POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCZYŹNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień. ***Dnia 5-go kwietnia 1941r.*** **Rok III. Nr. 14**

TRZECI STYL WOJNY

Po doświadczeniach lat 1914-18 mogło się wydawać, że wojna straciła niemal wszelki romantyzm i wielkość, że przekreśliła w dużej mierze osobowość człowieka i że tracąc ostatnie cechy rycerskiego turnieju, zamieniła się w masową rzeź.

Niewątpliwie, walory osobiste żołnierza nadal były rzeczą ogromnej wagi, nie mniej jednak bardzo często brak było sposobności do ich zademonstrowania. Jednostka znaczyła tak niewiele! Pole dla osobistej inicjatywy nie tylko szeregowców, ale także oficerów za wyjątkiem najwyższych stopni, było tak małe! Już nie jednostki, nawet nie bataliony lub pułki, lecz dywizje były zredukowane do roli pionków posuwanych na wojennej szachownicy przez sztaby generalne. W wielkich ofensywach na froncie zachodnim brało udział 60 czy 70 dywizyj. Setki tysięcy, ba, miliony ludzi ruszały do boju, aby po wielu dniach krwawych walk zdobyć kilka kilometrów kwadratowych, za cenę niezliczonych tysięcy ofiar. Niższy dowódca nie miał nic innego do zrobienia, jak wydać najprostszą komendę, dać przykład swym ludziom, i zginąć na czele swego oddziału. Żołnierz zredukowany był do tragicznej roli mięsa armatniego.

Symbolem tej wojny był Żołnierz Nieznany. On był bowiem jej największym, choć tragicznym bohaterem. On, jeden z milionów, gnił miesiącami w ponurych grzęzawiskach Flandrii, by wreszcie w którejś z wielkich, a daremnych ofensyw zginąć niemal bezimiennie wraz z dziesiątkami tysięcy swych towarzyszy.

To była cena, jaką ludzkość płaciła za "postęp." Zdawało się, że już nic gorszego wymyślić się nie da. Wojna—zdawało się—pokazała światu swe najbardziej odpychające oblicze.

Aż przyszła nowa wojna, światowa wojna nr. 2. W pierwszym swym okresie od inwazji Polski aż do upadku Francji, była to wojna, której oblicze kształtowali Niemcy. Oni mieli inicjatywę w swych rękach i oni dyktowali styl wojny.

I okazało się, że oblicze wojny poprzedniej w porównaniu z tym nowym stylem wojny, było niemal dostojne. Jeśli, przed wojną, Niemcy hitlerowskie cofnęły się do poziomu najciemniejszego średniowiecza, to teraz można ich było porównać już tylko do Hunnów czy wojowników epoki kamiennej. Żołnierz niemiecki przestał być tym mięsem armatnim, jakim był na równi ze swym przeciwnikiem w latach 1914-1918, to prawda. Ale przestał nim być tylko po to, aby stać się pospolitym mordercą. Tamten był żołnierzem tragicznym, ale żołnierzem. Ten żołnierzem nie jest.

Bo czy można nazwać żołnierzem lotnika niemieckiego, który z rozmysłu morduje kobiety i dzieci? Lub marynarza niemieckiego, który pozostawia setki dzieci w łodzi pośrodku rozszalałego oceanu? Lub piechotę czy czołgi chroniące się za puklerzem uchodźców, gnanych bezlitośnie przed sobą? Lub wreszcie tych z "piątej kolumny" albo przebranych podstępnie za księży, za mniszki, za żołnierzy armii przeciwnej?

Ten niemiecki styl wojny wymaga niewątpliwie tupetu, bezczelności, czasem i odwagi. Bynajmniej jednak nie otwiera pola dla indywidualizmu. Jednostka dalej nie liczy się, znaczenie ma tylko masa. Od jednostki żąda się tylko ślepego posłuszeństwa, i roztopienia się w masie. Niemiecki lotnik, niemiecki spadochroniarz, niemiecki żołnierz z wojsk pancernych w zasadzie nigdy nie walczy samodzielnie. Czuje się on stracony, gdy nie ma przewagi liczbowej i to przytłaczającej. Lotnik polski czy brytyjski atakuje w pojedynkę nawet duże formacje nieprzyjacielskie. Lotnik niemiecki unika równej walki. Uznaje tylko zasadę: dziesięciu na jednego.

Tysiące samolotów, tysiące czołgów, masa bezimienna ukryta za pancerzem—oto niemiecki styl wojny. I jeśli symbolem wojny światowej był Żołnierz Nieznany, to symbolem wojny takiej, jak ją pojmują Niemcy, jest Robot, człowiek-automat do zabijania i niszczenia, wyprany z człowieczeństwa, ukryty za swym pancerzem.

Ale oto zaczęła się inna faza wojny. Niemcy nie mieli już monopolu inicjatywy. Sprzymierzeni podjęli szereg działań ofensywnych na większą lub mniejszą skalę, i w tych działaniach dojrzewać zaczął nowy, jakże odmienny od tamtych dwu, jakże wspaniały styl wojny.

W tym nowym, trzecim stylu wojny nowoczesnej, znalazły wyraz najistotniejsze walory, zatracone przez kraje totalne, natomiast pielęgnowane przez narody, które bronią wolności i samodzielności jednostki. I tak jak niemiecki styl wojny jest wiernym odbiciem całego niemieckiego światopoglądu, według którego człowiek jest niczym, a wszystkim jest bezduszna, posłuszna wodzowi, i jak on okrutna masa, tak nowy aliancki styl wojny jest przejawem światopoglądu, który stawia na człowieka i broni go.

Wiele epizodów składa się na ten nowy styl wojny . Choć formy ich są jak najbardziej różne, to jednak wszystkie mają coś wspólnego.

Czy to będzie lotnik brytyjski, polski lub australijski atakujący w pojedynkę wielokroć silniejszego nieprzyjaciela; czy to będzie dowódca słabo uzbrojonego krążownika pomocniczego, nawiązujący walkę z potężnym pancernikiem nieprzyjacielskim dla uratowania strzeżonego przez się konwoju; czy też oficer polski i jego żołnierze tworzący oddział partyzancki w naszych lasach, czy to będzie oddział desantowy, dokonujący śmiałego wypadu na brzeg francuski i przywożący stamtąd jeńców lub inny oddział, który bierze udział wraz z ochotnikami norweskimi we wspaniałej wyprawie na wyspy Lofoten; czy to będą spadochroniarze, lądujący niejako z otwartą przyłbicą, bo we własnych mundurach we Włoszech, bez nadziei, że za kilka godzin zjawią się własne czołgi, które by uwolniły ich z opresji, jak to było z Niemcami w Holandii i we Francji; czy wreszcie będzie to oficer marynarki, a z zawodu makler giełdowy, który na małej łodzi podpłynie pod "Richelieu," by rzucić bombę głębinową lub młody antropolog wallijski, który uzupełnia swe studia, prowadząc w bój patriotów abisyńskich lub jeszcze farmer australijski, od szeregu miesięcy kierujący powstaniem pośrodku terytorium nieprzyjacielskiego; czy na koniec francuski oficer przebywający na czele swego kolorowego oddziału setki kilometrów pustyni, by znienacka zaatakować silnie ufortyfikowaną oazę—wszyscy oni reprezentują te same walory: brawurę, ducha inicjatywy, samodzielność, rycerskość, bohaterstwo najprawdzisze.

Niewątpliwie na niewiele zdałyby się te wszystkie walory, gdyby nie było odpowiednich nowoczesnych narzędzi wojny. Cóż zdziała dziś najodważniejszy bez samolotów, czołgów, broni maszynowej? Na cóż zda się największe bohaterstwo?—Odpowiedź dała kampania wrześniowa i wiosna 1940 roku. . . .

Dziś jednak sprzęt aliancki, jakościowo wyższy od niemieckiego, zaczyna dorównywać mu również ilościowo. A jednocześnie inny styl wojny dyktuje inny stosunek do maszyny.

Żołnierz niemiecki, podporządkowany masie ludzi i masie maszyn, jest tej maszyny niewolnikiem. Żołnierz aliancki, indywidualista, jest tej maszyny panem.

I tak maszyna, obok walorów osobistych, staje się źródłem powodzenia tych wspaniałych wypraw powietrznych czy morskich, tych nowoczesnych zajazdów, tej niezwykłej, w przyszłości gigantyczną skalę przyjąć mogącej *super-guerilli*.

W nowoczesnej formie ten nowy styl wojny nawiązuje do tradycji Pana Wołodyjowskiego, Trzech Muszkieterów czy Robina z lasu. Wnosi on do rozprawy orężnej blask romantyzmu, zatracony w wojnie poprzedniej i ponuremu Robotowi niemieckiemu przeciwstwia nowoczesnego rycerza, reprezentującego najwyższe walory człowieczeństwa.

Aleksander Boray

"Świat dzisiejszy, wstrząśnięty katakalizmem wojennym, szuka nowych form ustrojowych—narodowych i międzynarodowych, by przeciwstawić niosącemu zagładę świata cywilizowanego "nowemu ładowi," ładowi ducha zaborczości—idee sprawiedliwości i wolności.

A skoro to idee mają rządzić światem, nie—bezprawie i gwałt to nową organizację społeczności ludzkiej oprzeć należy na bezmiernych ofiarach i wysiłkach współczesności oraz na doświadczeniach wieków, na dorobku przeszłości."

"Nie przypadek to zwykły, co więcej, ma to głębszy sens moralny, że mówię o wielkich ideach, o historycznych osiągnięciach, jako Prezydent Rzeczypospolitej, a jednocześnie świeżo kreowany doktor Waszego Uniwersytetu, i w momencie, kiedy świat szuka nowych form międzynarodowego współżycia oraz dąży to ustalenia nowego porządku europejskiego.

Polska przed kilku wiekami osiągnęła wspólnotę trzech narodów w ramach państwowego organizmu, podobnie jak Anglia i Szkocja połączyły się w jedno państwo, z biegiem czasu rozszerzając ideę wspólnoty na całe Imperium Brytyjskie, liczące tyle narodów i dominiów."

"Już w wieku XV Państwo Polskie było określane przez swych obywateli jako bonum commune, czyli res communis, albo res publica, z królem na czele. Rozumiano to podobnie jak u Was—Commonwealth, podziwiany dziś przez świat cały. Tak przez wieki uświęciła się nazwa "Rzeczpospolita."

Złączeni dziś na zły i dobry los, pokrewni wspólnymi osiągnięciami przeszłości, wierzymy, że z tych wspólnych idej i osiągnięć powstanie nowy porządek europejski, nowa wspólnota światowa."

(Z przemówienia P. Prezydenta R.P. Władysława Raczkiewicza na uroczystej promocji w Uniwersytecie Edynburskim.)



rysował Marian Walentynowicz

Na Uniwersytecie w Edynburgu

W sobotę, 22 marca o godzinie 3-ciej popołudniu do wypełnionej zaproszonymi gośćmi wielkiej auli Uniwersytetu edynburskiego wchodził poważnie i dostojnie, uroczysty orszak. Szkarłatne togi, różnokolorowe peleryny, gronostaje, złote berła. . . . Obraz znany od stuleci, od czasów średniowiecza, od chwili, w której nauka i wiedza, opuściwszy zamknięte mury klasztorów, stworzyła sobie uniwersyteckie ogniska wiedzy.

A wśród dostojnego orszaku, na którego widok wszyscy obecni powstali z miejsc, znajdował się reprezentant Majestatu Rzeczypospolitej, Jej Prezydent Władysław Raczkiewicz, przedstawiciel Rządu Polskiego Min. Prof. Stanisław Kot i profesorowie Uczelni polskich, w mundury żołnierskie przybrani. Sobotnie popołudnie było bowiem Świętem Kultury Polskiej w murach starego szkockiego Uniwersytetu. Za chwilę ogłosić miano publicznie, że na skutek umowy pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej a Senatem Uniwersytetu w Edynburgu, zawartej dnia 24 lutego 1941 rozpoczyna swe życie i swe prace Polski Fakultet Medyczny w tym mieście, jedyna wyższa Uczelnia, w której kształcić się mogą w tej chwili zastępy młodych, wolnych Polaków. Za chwilę również dokonać miano symbolicznego aktu nadania doktoratu honorowego prawa P. Prezydentowi Rzeczypospolitej, wyrazicielowi woli Narodu polskiego, woli wytrwania i zwycięstwa w walce o Prawo i Sprawiedliwość.

* * *

Gdy patrzyło się na ten orszak, stawała w oczach inna wizja z niedawnej przeszłości.

. . . Gmach Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Jest już jesień. Planty rdzawe są od opadłych liści. W powietrzu unosi się smutek. Jest to przecież pierwsza jesień okupacji niemieckiej. Dopiero przed kilku tygodniami przewalił się przez Kraków walec wojenny, niszczący nasz Kraj, miażdżący nasze marzenia, nasze sny i nasze tęsknoty.

Za chwilę z bramy Uniwersytetu wyrusza posępny korowód. Stu kilkudziesięciu profesorów najstarszej Wszechnicy Polskiej pod bagnetami pruskiej policji idzie na miejsce katorgi. Marsz, który rozpoczynają na schodach krakowskiego Uniwersytetu ma skończyć się—w Oranienburgu.

Jakże odmienne, a mimo to jakże powiązane ze sobą są te dwa pochody, te dwa orszaki. Oba są świadectwem potęgi niezłomnej i żywotności kultury polskiej, której boją się wrogowie, której pokłon oddają przyjaciele. Niemcy, zająwszy Polskę, uważali, że chcąc ją ujarzmić, trzeba przede wszystkim zamknąć wrota uniwersytetów, uwięzić i zgładzić w katowniach uczonych polskich, polskich profesorów. Póki bowiem świątynie naszej nauki mają wrota otwarte dla młodzieży, póki z katedr uniwersyteckich pada wolne polskie słowo—Kraj nasz nie jest rozbrojony.

Nasi brytyjscy przyjaciele, podając teraz dłoń pomocną nauce polskiej i otwierając polski Wydział Medyczny w Edynburgu, głoszą tym samym prawdę najgłębszą, że nauka polska jest bronią w walce o Wolność, Prawo i Sprawiedliwość, że przeto trzeba i można rozszerzyć braterstwo broni, zawarte już na polach bitew, na morzach i w powietrzu—na teren nauki. Przez uniwersytety, przez ich prastare mury, sale i laboratoria snuje się bowiem także linia frontu, linia frontu niewidzialnego, ale i niezniszczalnego.

* * *

Rząd Rzeczypospolitej polskiej, powołując do życia, jako pierwszą Uczelnię polską na obczyźnie, Wydział Medyczny—nawiązał do swej dotychczasowej działalności, której na imię: organizowanie polskiego Czynu zbrojnego. Ci młodzi żołnierze, którzy, zwolnieni chwilowo z szeregów, nabywać będą w Edynburgu wiedzy medycznej, kończąc rozpoczęte w Polsce studia—pośpieszą jutro, czy za rok, gdy tego zajdzie potrzeba, z pomocą swym kolegom — żołnierzom, ratując ich zdrowie, opatrując ich rany. Wojna i medycyna powiązane są przecież ze sobą odwiecznymi węzłami.

Senat Uniwersytetu w Edynburgu, nadając tytuł honorowego doktora praw Prezydentowi Władysławowi Raczkiewiczowi, powiedział ustami Dziekana prawa, iż nadaje ten tytuł zaszczytny mężowi, który w swym życiu zebrał kapitał moralny nauki i męstwa, prawa i honoru. Prezydent Władysław Raczkiewicz, z zawodu prawnik, jest bowiem również Kawalerem Orderu Virtuti Militari i Krzyża Niepodległości. W tym powiązaniu pracy cywilnej i wojskowej, prawa i walki, mieści się najgłębszy sens dziejów Polski i klucz do zrozumienia zagadki naszego bytu.

* * *

W swej mowie doktorskiej, wypowiedzianej w auli Uniwersytetu edynburskiego, rozwinął Prezydent Raczkiewicz myśl, że świat szuka obecnie takiej formy życia narodów i współżycia państw, aby totalistycznemu "nowemu ładowi," który niesie zagładę cywilizacji, przeciwstawić świat, oparty na sprawiedliwości i prawie. Dorobek Polski w tej dziedzinie nie jest mały na przestrzeni wieków. Polska, położona między krajami niemieckiej tyranii i moskiewskiego despotyzmu, stworzyła potężne mocarstwo przez dobrowolną unię narodów. Nazwa tego wspólnego domu państwowego ludów wolnych i wolność miłujących brzmiała: R z e c z p o s p o l i t a, a więc wspólna własność wszystkich, którzy ją tworzą. Dziś łączy nas wspólny wysiłek zbrojny z W. Brytanią, której Imperium, obejmując wszystkie części świata, zwie się C o m m o n w e a l t h, a więc wspólnota narodów.

Obie formy ustrojowe, polska i brytyjska, są podobne do siebie z nazwy i treści. Obie też są drogowskazami naszej wspólnej przyszłości, tej, ku której dąży walcząca dziś ludzkość, tej, której szlaki oświecać będą znicze wiedzy i nauki, a nie łuny pożarów i krwawych pochodni nowoczesnych Neronów.

Ludwik Tyśmienicki



Fragment uroczystości w Edynburgu: P. Prezydent R.P. w todze doktorskiej wśród profesorów uniwersytetu

Na marginesie zjazdu kawaleryjskiego

—Poco specjalny zjazd oficerów określonej broni?—pytano nas, jadących na ten zjazd, a jadących radośnie.—I to jeszcze broni, która wprawdzie walczyła, jak się patrzy, w Polsce, ale która przechodzi obecnie zasadnicze przeobrażenie, porzucając konia i przechodząc na motor? Czy wobec tego taki zjazd nie jest tylko w najlepszym razie zjazdem koleżeńskim, bez większej wartości ideowo-twórczej?

Odpowiedzią na te pytania była pośrednio liczba uczestników zjazdu, która wyniosła ponad trzy czwarte ogólnej cyfry polskich oficerów kawalerii i artylerii konnej, przebywających na wyspach brytyjskich. Trudno przypuścić, żeby tylko chęć zobaczenia starych kolegów skłoniła nas do wędrówki na tę wielką zbiórkę. Ale skoro powstają jakiekolwiek wątpliwości, to odpowiedzieć na nie trzeba. Kawaleria polska ze wszystkich kawalerii świata była zawsze najmniej snobistyczna, najściślej współżyła z innymi broniami, a w tej chwili jest we wszystkich szeregach. Ani nie ma w niej krzty eksklusywizmu, ani nawet być go nie może.

Nie należałem do organizatorów zjazdu, mam jednak za sobą dość dawną służbę w kawalerii i związku z nią nie traciłem nigdy, nawet przeszedłszy do służby sztabowej, nawet po czasowym opuszczeniu szeregów. Byłem na zjeździe, słyszałem wygłoszone referaty, mówiłem na ich temat z kolegami, uważam się więc za uprawnionego do zabrania głosu.

Tak się złożyło w historii wojennej Polski, że kawaleria wyrosła u nas na broń narodową. Podstawę po temu dał wiek XVII ze znakomitymi walkami, w których ruch i druzgocące uderzenie grało rozstrzygającą rolę. Mieliśmy ruchliwych przeciwników; zrozumieliśmy naukę bitew. Nasi wodzowie tej epoki—to nade wszystko wielcy kawalerzyści: Żółkiewski, Chodkiewicz, Czarniecki, wreszcie Jan III Sobieski. Za Polskę idzie ta sława kawaleryjska z Lissowskim i jego watahą, a w Polsce przez długi czas ratuje w najcięższym położeniu ojczyznę. Wskrzesa w epoce napoleońskiej; uosobiona w Księciu Józefie, rozbłyska znów nie gasnącym blaskiem. I kiedy za naszych już czasów przychodzi Rokitna i Krechowce wówczas głos powszechny mówi spokojnie:—Synowie tych z pod Somosierry.

Nie przeszkadza to bynajmniej, że była wspaniała piechota Legionów włoskich, potem—zdobywcy Saragossy, i Czwartacy, i wreszcie doskonali piechurzy następnych Legionów i wojen polskich. Kawaleria polska miała głęboki respekt i szczery sentyment do swojej piechoty, a wzajemne przekomarzania nigdy nie bywały przykre. S u u m c u i q u e—powiadano, i to jest najlepsza formuła na wszelkie stosunki wojskowe.

Przyszedł jednakże czas, kiedy tradycja przechodzi przełom. Postęp techniczny, wyrażony z jednej strony w lotnictwie (które wydziera pewne czynności i artylerii), w broni pancernej—z drugiej strony, odbiera kawalerii jej dotychczasową siłę przyśpieszającą, jej silnik, i każe szukać innych motorów oraz większej siły ogniowej. Ten przełom narzucił nam się krwawo. Jeszcze dwadzieścia lat temu Polska zwiększała kawalerię konną; dziś zapłaciła drogo za niedostateczne tempo w postępie. Czy wobec tego kawaleria powinna powiedzieć: *pass*? Czy sprawa konia lub motoru unicestwia wszelkie inne czynniki, które z kawalerii czyniły broń odrębną?

W tym tkwi istota rzeczy. Jeżeli żołnierz zawodowy wybierał sobie za broń kawalerię, czynił to nie tylko dlatego, iż pociągał go koń. Konia mógł mieć i hodowca, i cywilny sportowiec. Ten, który obierał zawód kawaleryjski, wiedział, że to jest służba straży przedniej, ryzyka, szybkiej decyzji, pierwszej linii bez osłony okopu — słowem: poświęcenia. Mówimy tu o prawdziwie żołnierskim stosunku do służby kawaleryjskiej, nie o tych, którzy usiłowali widzieć tylko jej uśmiechy.

Gdy kawaleria przechodzi przełom, czy może zniknąć bez powiedzenia swego żołnierskiego słowa, bez testamentu?—Nie. Wszystkie wartości moralne, jakie reprezentowała i wniesie do nowych broni, *z niej powstałych i nadal wykonujących jej służbę*, muszą być przechowane i przekazane.

To czyni dostatecznie zrozumiałym, że oficerowie broni jezdnych czują między sobą spójnię i chcą ją utrzymać. Tradycja, interes przyszłości wojska i więź koleżeńska—oto trzy czynniki łączności kawaleryjskiej.

Sądzę, że sprawa jest jasna. Gdyby jasna nie była, może jaśniejszą się stanie na tle opisu zjazdu, jaki miał miejsce w Szkocji, 22 z.m.

* * *

Zjazd urządzono w miejscu postoju 10-ej brygady kawalerii pancernej, jedynej jednostki, która z kraju przebiła się na Węgry, stamtąd w całości przedostała się do Francji, tam chlubnie walczyła, zyskując sobie zaszczytne odznaczenia, i wreszcie odtworzyła się znowu w Wielkiej Brytanii. Żywy symbol ciągłości naszej armii, jakże pięknie równoległy do jedności rządu, a mający jedynego współzawodnika w polskiej marynarce.

Zjazd rozpoczęto mszą świętą, odprawioną przez ks. kapelana 24-go pułku ułanów i zakończoną pięknym kazaniem. Obrady zjazdowe otworzył dowódca brygady, ten, który prowadził ją z Polski i dowodził nią we Francji. Na przewodniczącego powołał najdawniejszego z obecnych na sali kawalerzystów polskich, gen. G.

Odczytano depesze Wodza Naczelnego i Dowódcy I Korpusu, do czego przewodniczący, przybyły nie dawno z Bliskiego Wschodu, dołączył pozdrowienia od walczących tam kolegów-kawalerzystów. Zjazd uchwalił natychmiast depesze z wyrazami hołdu i żołnierskiego oddania do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i do Wodza Naczelnego oraz z pozdrowieniem do kolegów w brygadzie karpackiej. Następnie udzielono głosu referentom.

Pierwszy, płk. Z., uzasadniał niezmienność ducha żołnierskiego, znajdującego wyraz w kawalerii polskiej, niezależnie od epoki i położenia. Uzasadnień szukał w historii i literaturze, znajdując ich obfitość w żołnierskiej prozie Sienkiewicza. Wołodyjowski, ten typ żołnierza kawalerii, gotowego w każdej chwili na trudy dla ojczyzny, jest naszym symbolicznym ideałem poprzez wieki i odnalazł się wśród kawalerzystów naszej ostatniej wojny.

Drugi referent, płk. J., przeprowadzał tezę, że zmienia się technika, taktyka i uzbrojenie, ale pozostaje niezmienny duch ludzki, męski i żołnierski. Najpiękniejszym wcieleniem tego ducha jest duch kawaleryjski. Kawaleria musi go przechować, ponieważ może zmienić formę zewnętrzną, ale na prawdę nie zginie. Możemy twierdzić to stanowczo po doświadczeniach ostatniej wojny.

Na zakończenie, referent zaproponował organizację ogólno-kawaleryjskiego koła, opartego o 10-tą brygadę kawalerii, istniejące koła pułkowe oraz inne kawaleryjskie zgrupowania, co jednogłośnie przyjęto. Komisję organizacyjną ma wyłonić 10-ta brygada, jako największe i najtrwalsze ugrupowanie.

Na tym zjazd zamknięto; zebranie koleżeńskie stanowiło jego klamrę.

Jest rzeczą znamienną, że zarówno treść referatów, jak sformułowanie wniosków, nie wywołało sprzeciwów, ani żadnej dyskusji. Może kto twierdzić, że było to dowodem bierności. My sądzimy raczej, że jest to dowodem bezsporności postawionych tez i absolutnej jednomyślności ideowej. Środowisko kawaleryjskie było i jest tym specjalnym światem, gdzie najmniej słyszy się o sporach między "starymi" a "młodymi," "służbą stałą" a "rezerwą" — gdzie koleżeństwo wojskowe, inne, niż w cywilu, ale dużo mocniejsze, ciągle po staremu obowiązuje. Niewątpliwą dyscyplinę dawał konny szyk; trzeba ufać, że nie mniejszą da motor. Wielka tradycja kawalerii polskiej nie zaginie. Pozostanie nadal w godnych rękach.

Antoni Bogusławski

Sytuacja lotnicza na Dalekim Wschodzie

Groźne pomruki Japonii zwracają raz jeszcze uwagę świata na układ sił na Dalekim Wschodzie. Państwo Mikada rozporządza tam niewątpliwie znaczną przewagą na lądzie. Na morzu sytuacja jest mniej wyraźnie zarysowana, bowiem może ona ulec w każdej chwili zmianie, jeśli bądź to Ameryka, bądź to Wielka Brytania uznałyby za możliwe skierowanie na Daleki Wschód silnej floty. Natomiast sytuacja lotnicza wydaje się wskazywać raczej na przewagę państw "białych." Nie potrzeba już udowadniać znaczenia lotnictwa w wojnie nowoczesnej, to też fakt ten posiada poważną wymowę polityczną.

Lotnictwo więcej, niż jakakolwiek inna broń, wymaga doskonałości technicznej. Można sobie wyobrazić walkę wojska gorzej wyposażonego przeciwko nieprzyjacielowi, posiadającemu przewagę techniczną. Nie brak nam niedawnych przykładów takich walk. Daleko jednak trudniej jest nadrobić bohaterstwem braki techniczne w lotnictwie. Samolot powolniejszy, mniej zwrotny i słabiej uzbrojony, skazany jest na porażkę, nawet jeśli ma lepszego pilota. (Oczywiście nie bierze się pod uwagę mało prawdopodobnej możliwości, aby pilot lepszej maszyny był zupełnym niedołęgą.)

Przewaga techniczna odgrywa w wojnie powietrznej rolę decydującą. Jeśli chodzi o walki angielsko-niemieckie, to panuje na ogół przekonanie, iż poziom techniczny przeciwników jest dość wyrównany, przy ewentualnej przewadze niektórych typów brytyjskich, zaś zwycięstwa zawdzięczać należy lepszemu materiałowi ludzkiemu i wyszkoleniu. Tym nie mniej jednak najlepsi nawet piloci brytyjscy i polscy nie mogliby osiągać swych pięknych sukcesów, gdyby maszyny ich nie dorównywały sprzętowi wroga.

Jeśli chodzi o ilość, Japonia rozporządza zapewne przewagą na Dalekim Wschodzie, choć nie wyraża się ona prawdopodobnie bardzo znacznymi liczbami. Ogólna ilość aparatów wojskowych w Japonii oceniana jest na około 3.000, z czego jest nie więcej jak 1.000 maszyn pierwszej linii. Łączne siły lotnictwa brytyjskiego w Hong-Kong i Singapore, oraz amerykańskiego na Filipinach być może wyrażają się mniejszą cyfrą, lecz zachodzi znaczna różnica jakości.

Japończycy, jak wiadomo, są genialnymi naśladowcami, lecz zwykle ograniczają się do imitacji. W dziedzinie marynarki fakt ten nie odgrywa tak wielkiej roli, jak w lotnictwie. Pancerniki z przed kilkunastu, tym bardziej zaś z przed kilku lat, są dziś w służbie i nie są uważane za przestarzałe. Tak samo działa i karabiny maszynowe z przed kilkunastu lat—to jest zaprojektowane w owym okresie—mogą być używane i dziś z pożytkiem, natomiast nie odnosi się to wcale do samolotów.

Japonia naśladuje technikę europejską i amerykańską z nadzwyczajną dokładnością, lecz skopiowanie samochodu, lokomotywy lub okrętu wymaga pewnego czasu. Nic też dziwnego, że produkcja japońska jest zwykle opóźniona o kilka lat w stosunku do krajów, mających własnych twórczych konstruktorów. Opóźnienie to wyraża się najczęściej czterema lub pięcioma latami. Fakt ten należy tłumaczyć okolicznością, iż Japończycy nie bywają dopuszczani do biur konstrukcyjnych fabryk europejskich, tym bardziej zaś amerykańskich i mogą zacząć swoją pracę naśladowczą dopiero po wypuszczeniu nowego modelu na rynek i uchyleniu tajemnicy, podczas gdy konstruktorzy przygotowują tymczasem w sekrecie zupełnie nowe typy. Jak wiadomo Japonia specjalizuje się bardziej, niż jakiekolwiek inne państwo w t.zw. wywiadzie przemysłowym, lecz zdobycie poszczególnych wiadomości nie wystarcza dla pchnięcia produkcji na nowe drogi, zwłaszcza gdy brak jest elementu twórczej koordynacji.

W żadnej dziedzinie techniki opóźnienie nawet czteroletnie nie odbija się dotkliwiej, niż w lotnictwie. Jak wiadomo, nawet kraje opierające się na własnej konstrukcji, muszą czekać dłuższy czas na zrealizowanie udoskonaleń, zwłaszcza w produkcji masowej. Wszak Spitfire jest konstrukcją z roku 1937-38, tak samo jak Blenheim. Należy sądzić, iż za jakiś rok ukaże się samolot japoński łudząco podobny do Spitfire'a. Już teraz napewno nad nim pracują, lecz wobec tego, iż szczegóły konstrukcyjne Spitfire'a były ogłoszone dopiero w dłuższy czas po jego wyprodukowaniu, Japończycy mogli rozpocząć swoją pracę stosunkowo niedawno, tak iż zanim wyprodukują Spitfiroko—brytyjskie Tornado i Whirlwind, wraz z Caribou (Bell Airacobra) dawno przewyższą sam oryginał, a wraz z nim jego kopię.

Najsłabszym punktem konstrukcji japońskich są zapewne silniki, które są trudniejsze do naśladowania od samych płatowców. Silnik Kawasaki jest wzorowany na niemieckim BMW, Kotobuki na angielskim Bristolu, zaś Kawanishi na Rolls Royce Buzzard.

W Japonii pracuje wprawdzie kilku inżynierów konstruktorów niemieckich i kto wie, czy bliższa współpraca Japonii z osią nie wyrazi się także użyczaniem jej planów Daimler Benza, Junkersa i BMW jeszcze przed ostatecznym wypuszczeniem modeli. Olbrzymia odległość stoi jednak na przeszkodzie i wywołuje nieuniknione opóźnienia. W każdym zaś razie echa techniczne ostatnich posunięć politycznych Japonii dadzą się odczuć dopiero po dłuższym czasie.

Na razie lotnictwo japońskie jest wyposażone w aparaty, z których jedne są kopiami Junkersów, Dornierów, Rohrbachów i innych maszyn niemieckich, zarówno jak w kopie amerykańskich Boeingów, Curtissów i Vought'ów, francuskich Potezów, Dewoitine; włoskich Fiatów i Ansaldo, itd. Jest w tym duża różnorodność i gdyby konstruktorzy japońscy przejawiali więcej oryginalności, mogliby zapewne osiągnąć dobre rezultaty mając takie wzory. W praktyce jednak znaczna ilość typów nie odbija się dobrze na sprawności lotnictwa japońskiego i podobno wyniki osiągane w Chinach były dość słabe, zwłaszcza jeśli chodzi o trwałość sprzętu.

Jasne jest, iż kilka dywizjonów maszyn takich, jak Spitfire, Boulton Paul Defiant, Bell Airacobra lub Lockheed P.40 mogłyby w krótkim czasie zadać olbrzymie straty znacznie powolniejszym eskadrom japońskim. Odnosiło by się to specjalnie do wszelkiej akcji ofensywnej ze strony Japonii, jaką byłaby na przykład próba bombardowania Singapore lub Hong Kongu. Bombowce japońskie, niektóre z nich czterosilnikowe, posiadają znaczny zasięg, lecz niewystarczającą szybkość, tak iż padłyby one łatwym łupem nawet takich myśliwców jak Gloster Gladiator lub nieco powolniejszy od Spitfire Hurricane.

Dotychczas omawialiśmy tylko stronę konstrukcyjną lotnictwa japońskiego, nie należy jednak zapominać, iż nawet kraj mający pierwszorzędnych konstruktorów lotniczych, jak Włochy, nie może stać się potęgą lotniczą, nie mając odpowiedniego potencjału finansowego i przemysłowego.

Jeśli chodzi o finanse to być może drogą dotkliwych poświęceń Japończycy mogliby zdobyć potrzebne środki. Trudniej jest im jednak o surowce, zwłaszcza od czasu, gdy Stany Zjednoczone odmówiły im dostawy szeregu towarów, między innymi benzyny lotniczej. Braki Japonii w tej dziedzinie są znaczne i do dzisiaj musi ona importować wiele obrabiarek precyzyjnych, niezbędnych dla przemysłu lotniczego. Oczywiście ani Stany Zjednoczone, ani Anglia ich nie dostarczą. Jako źródło zakupu pozostają jedne Niemcy, zaś transport musiałby odbywać się drogą lądową przez Rosję, wobec tego, iż w razie przystąpienia Japonii do wojny jej statki nie mogłyby się pojawiać na wodach europejskich, ani na Atlantyku. Niewiadomo jak Rosja zapatrywałaby się na większe transporty niemieckiego sprzętu wojennego, względnie przemysłowego dla Japonii. Nie jest wykluczone, że niektóre maszyny zostałyby po drodze, w kraju, który ich potrzebuje nie mniej od Japonii.

Razem wziąwszy, osiągnięcie przez Japonię przewagi powietrznej na Dalekim Wschodzie w najbliższym czasie nie wydaje się prawdopodobne, zwłaszcza, iż zarówno Niemcy jak i Włochy mają zbyt wiele kłopotów u siebie w domu, aby móc myśleć o posyłaniu znacznych posiłków na Wschód. Co prawda to samo odnosi się do pewnego stopnia i do Anglii, która potrzebuje każdej ze swych maszyn na frontach europejskich i zapewne nie może przeznaczyć większych sił na Daleki Wschód. Jednak jakość lotnictwa angielskiego powinna w walce z przeciwnikiem takim jak Japonia odegrać rolę bardzo poważną, ponadto zaś na Dalekim Wschodzie znajdują się także samoloty amerykańskie i trochę holenderskich.

Tyle o maszynach. Cóż zaś powiemy o ludziach? Japończycy, zarówno jak inni ludzie Wschodu, są podobno gorszymi pilotami od białych, cierpią bowiem więcej od nich na zawroty głowy. Z drugiej strony znana jest ich pogarda śmierci. Można by oczekiwać czegoś w rodzaju "żywych latających torped." Nie wydaje się jednak, aby tak desperackie metody mogły odegrać jakąkolwiek rolę na dłuższą metę, bowiem prowadziłyby one do wyczerpania zapasu pilotów, których w Japonii przybywa podobno tylko około 700 rocznie. Japońska zaś produkcja lotnicza oceniana jest na jakieś 1300 maszyn rocznie.

Jak widzimy są to cyfry jak na miarę europejską nieznaczne i prawdopodobnie Japonii potrzeba będzie dłuższego czasu aby stanąć w szeregu wielkich mocarstw powietrza, zaś wątpić należy, czy warunki naturalne pozwolą jej kiedykolwiek na doścignięcie w tej dziedzinie trzech wielkich mocarstw lotniczych świata—W. Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Niemiec.

Tadeusz Lutosławski

Wojna na morzu

"Człowiek, który nie rzuca słów na wiatr"—premier Churchill oświadczył na zebraniu Klubu Partii Konserwatywnej, że "bitwę o Atlantyk wygramy i musimy wygrać." Po pierwszej chwili emocji, wywołanej początkowymi sukcesami niemieckimi—prąd optymizmu i zaufania we własne siły przeszedł przez "anglosaski Atlantyk." Straty w trzecim tygodniu niemieckiej ofensywy korsarskiej znowu spadły o 21,000 tonn i wyniosły 71,820 tonn. Jeśli się weźmie pod uwagę, że Niemcy w tę dziwną wojnę z bezbronnymi wkładają całą swoją moc pomysłów, wysiłku, materiału i niewątpliwej odwagi swoich ludzi w trzecim tygodniu "polowania na owce" (jak ochrzcił piraterię "Berliner Börsen Zeitung" ze zwykłym Niemcom "smakiem," jeśli chodzi o ciężkie i głupie dowcipy)—rezultaty są mizerne i można z dużym prawdopodobieństwem powiedzieć, że rzeczywiście "bitwa o Atlantyk" rozwija się raczej pomyślnie, niż niepomyślnie.

Dotąd nie zostały wyjaśnione "czyny" wojenne "Scharnchorsta" i "Gneisenau'a," które to okręty po wypadzie na wody amerykańskie miały przywieźć 1800 jeńców (w tym większość kobiet i dzieci) do portu-bazy niemieckiej i miały zatopić 24 statki brytyjskie w ciągu jednego dnia. Ciekawe, że na ten temat i radio i prasa niemiecka nagle ucichły i, nabrawszy w usta wody słonej, zaczynają tłumaczyć swoim rodakom, że "wojna korsarska jest rzeczą bardzo trudną, że nie może dać rezultatów natychmiastowych, że wprawdzie nowe środki, obmyślone przez Führera, są niezawodne, ale przecież trzeba zrozumieć, że nieprzyjaciel rozpoczął też kontrakcję." Czytając niemieckie dzienniki i słuchając uważnie bombastycznego radia III Rzeszy, można dojść do wniosku, że "coś w trawie morskiej piszczy" i "nie jest dobrze w państwie duńskim." Istotnie wysiłek jest niewspółmierny z rezultatami, a do tego wolno ale nieubłaganie zbliża się ku Niemcom nowe niebezpieczeństwo: niebezpieczeństwo konwojowania przez amerykańskie okręty wojenne transportów idących ze Stanów Zjednoczonych do Wielkiej Brytanii.

"Jeśli Niemcy będą próbowali zatapiać statki, wyładowane naszym materiałem, przesyłanym na skutek Prawa Pomocy"—rzekł senator amerykański Carter Glass, dawny Sekretarz Stanu Skarbu U.S.A.—"jestem za konwojowaniem przez amerykańską flotę wojenną tych transportów." A Prezydent Roosewelt *po raz drugi* z naciskiem podkreślił: "cokolwiek by robiono znajdziemy zawsze sposób na to i nie tylko damy, ale *dostarczymy* pomocy Wielkiej Brytanii i Demokracjom, zaatakowanym przez dyktatorów, bez względu na to czy napastnikom się to podoba czy nie."

Tymczasem Admiralicja Brytyjska nie ogląda się na zbliżającą się pomoc i sama metodycznie i, dla wielu niecierpliwych (takich, którzy nie zdają sobie sprawy ani z trudności ani z charakteru "bitwy o Atlantyk") wolno rozwija działania nie tylko *bierne* przez konwojowanie i zabezpieczanie szlaków, ale przede wszystkim *czynne* przez organizowanie "polowania na myśliwców."

Wiemy aż nadto dobrze, że jednak przeciwnika lekceważyć nie można i, że diabelskich pomysłów wojennych, co raz to nowych, mu nie brak. Do korsarstwa zaangażował on nie tylko okręty podwodne, nie tylko bombowce powietrzne, nie tylko krążowniki, okręty pomocnicze i nawet okręty liniowe, ale również i całą flotyllę ścigaczy, które zuchwale wypłynęły na Morze Północne, sądząc, że tam będą mogły się obłowić bezkarnie. Jednakże lekkie siły floty brytyjskiej w krótkim czasie rozprawiły się z "E-boten." Komunikat Admiralicji z dn. 27 marca doniósł, że Morze Północne zostało "oczyszczone" z niemieckich ścigaczy i, że "w wyniku operacji paru dni, przeprowadzanej przez lekkie jednostki *British Navy*, wiele ścigaczy nieprzyjacielskich zostało tak poważnie uszkodzonych, iż prawdopodobnie nie powróciły do swych baz, a pozostałe wycofały się do portów na kontynencie." Doprawdy, nie wiadomo co bardziej podziwiać: czy samą akcję czy . . . powściągliwość i ostrożność wysławiania się Admiralicji.

W tym samym komunikacie ogłoszono, że sławny, brytyjski okręt podwodny, H.M.S. Sturgeon, który swego czasu zatopił w Kategacie wielki transport z wojskiem niemieckim (zginęło wówczas w falach morskich parę tysięcy hunnów) storpedował niemiecki tank na ropę (8,000 tonn) u wybrzeży norweskich, a prawie jednocześnie bombowiec typu Beaufort storpedował z powietrza i zatopił duży okręt-transportowiec wojenny niemiecki również w tych samych okolicach. Niemcy chwalili się, że wybrzeża Norwegii są bezpieczne dla ich żeglugi. Jeszcze jedna przechwałka więcej.

Jedno z kin Londynu, bardzo dowcipnie, pokazując zdjęcia z jakiegoś przemówienia Mussoliniego, wyświetla zaraz nadętą żabę. Ropucha niemiecka, na całe szczęście, nadyma się jeszcze mocniej niż włoska. Nie jest daleka ta chwila na morzu, gdy złośliwe ropuszysko pęknie z hukiem.

Pycha zgubiła większych władców od Führera. My, którzy tyle wycierpieliśmy i nadal cierpimy od Niemców, z radością możemy zaobserwować, że naszego bezwzględnego i okrutnego wroga zaczyna pycha . . . ponosić. W kraju, milcząc i znosząc największe prześladowania w historii rodacy nasi ze szczególną uwagą obserwują "nastroje" wśród gangsterów, którzy opanowali Europę. Wojna na morzu i tej wojny "bitwa o Atlanyk" jest tam, pomimo braku wiadomości i niezmiernie trudnego życia na co dzień, śledzona w każdym szczególe, komentowana, rozważana. Kraj zrozumiał, czym jest ocean i jaką gra rolę jego posiadanie w dziwnej wojnie obecnej.

To też, gdy piszę tę słowa, gdy myślę, że może przypadkiem zabłąka się ten numer "Polski Walczącej" do rąk naszych braci "pozostałych na posterunku" w Polsce, serce zaczyna mi bić mocniej i szczęki zacinają się aż do bólu. Niech wiedzą dokładnie jak wygląda ta bitwa, niech te słowa, niosące prawdę i tylko prawdę, natchną ich otuchą do jeszcze większej siły oporu i wytrwania, niech wiedzą, że Wielka Flota Brytyjska jest potęgą olbrzymią, dotąd przez nikogo niezwalczoną, że na tle tej potęgi i jej mocy przytłaczającej, jesteśmy i my: Polska Marynarka Wojenna, nie tylko nie "zniweczeni i goniący resztkami," jak głosi żaba niemiecka, ale każdego dnia silniejsi i moralnie i materiałowo, ale zasobni w tradycję i historię walk i czynów, które są jedną z najpiękniejszych kart w polskiej historii wojennej (której przecież tych kart nie brak), ale pewni ostatecznego zwycięstwa i urabiający ręce powyżej łokci na codzień, na walkę codzienną. Polska Marynarka Wojenna bowiem, obok Polskiego Lotnictwa, walczy — walczy bez przerwy.

Słusznie powiedział Churchill: "bitwę o Atlantyk wygramy i musimy wygrać." Przy takim wkładzie ducha, potęgi materpalnej, wiedzy, opartej na wiekowej tradycji brytyjskiej, rozwadze—wygrana jest pewna. A gdy tej wygranej pierwsze tylko ukażą się oznaki—Szwabska Ropucha pęknie, jak balon, do którego ktoś przyłożył płonącą zapałkę.

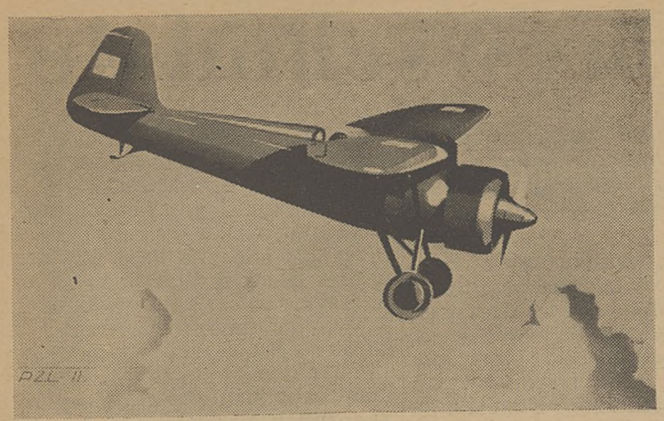
Bohdan Pawłowicz

Londyn, 29 marca 1941 r.

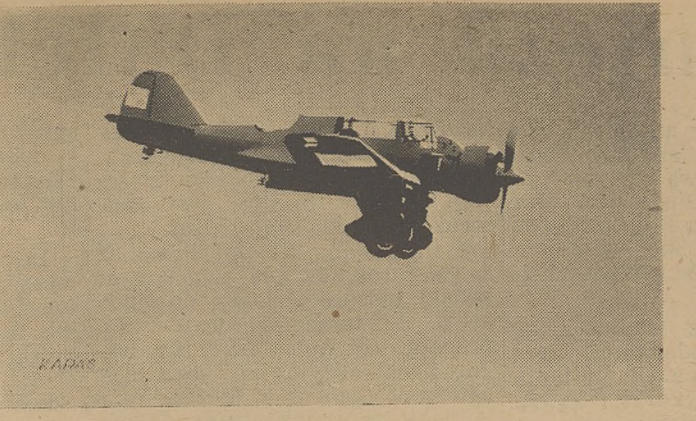
P.S. 31 marca 1941.

Już po napisaniu tygodniowego przeglądu zaczęły kolejno nadchodzić radosne wieści z Morza Śródziemnego. Flota Admirała Cunningham'a rozgromiła flotę włoską niedaleko cieśniny Otranto. W wody Morza Jońskiego (tak nazywa się ta część Morza Śródziemnego) pogrążyły się 4 krążowniki włoskie i 3 kontrtorpedowce. Jeden okręt liniowy i parę innych włoskich okrętów poważnie uszkodzonych. Straty brytyjskie tak dobrze, jak żadne.

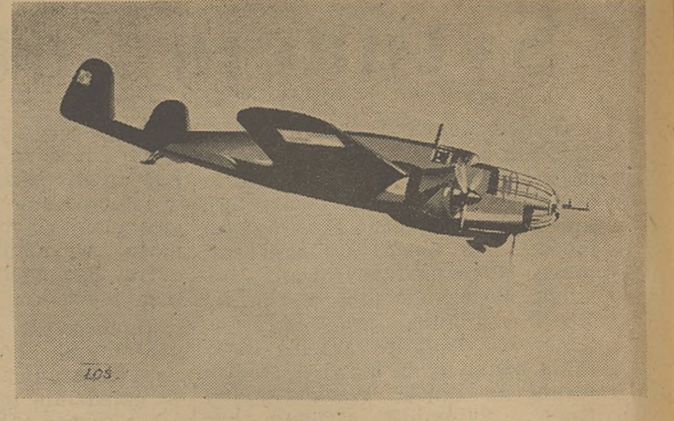
Imiona zatopionych włoskich krążowników pełne są symboliki dla naszych pobratymców—Jugosławian: "Fiume," "Pola" i "Zara" to nazwy trzech słowiańskich portów w słoweńskiej Istrii i chorwackiej Dalmacji.



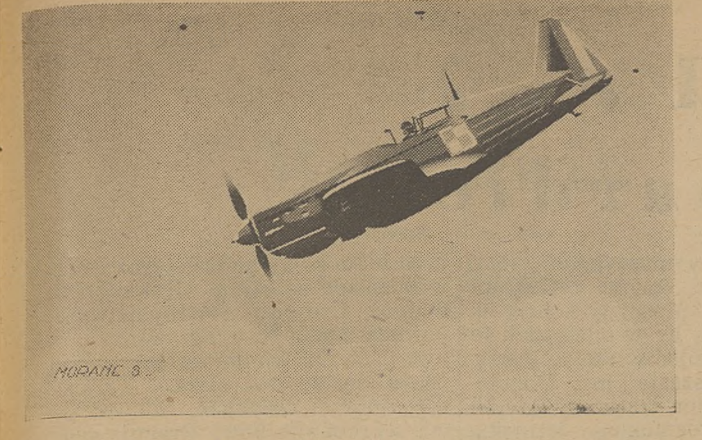
PZL II



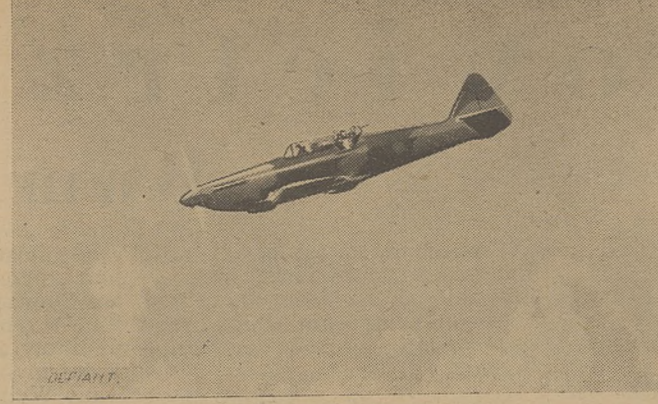
Karaś



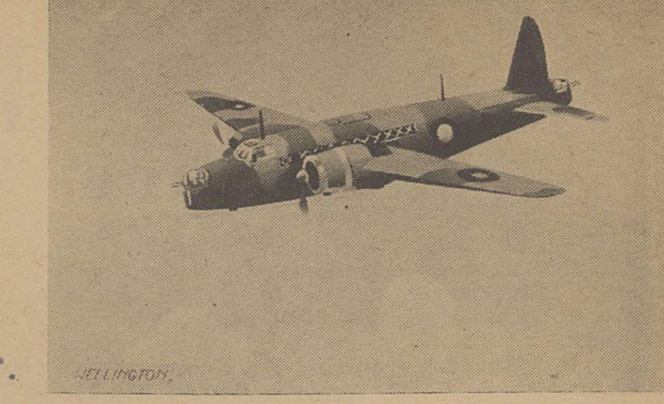
Łoś



Morane



Defiant



Wellington

WCZORAJ I DZIŚ

" W obronie Wielkiej Brytanii i Londynu biorą udział czynny polskie dywizjony lotnicze, które okryły się już wielką sławą, mnożąc chwałę, jaką zdobyła armia sformowana przez nas we Francji i działającatutaj od początku wojny polska marynarka wojenna. W uznaniu tych czynów wspaniałych nadałem przed kilku dniami załodze dywizjonu warszawskiego krzyż Virtuti Militari.

" Nasze dywizjony niszczycielskie towarzyszą znakomitym jednostkom lotnictwa brytyjskiego w ich śmiałych i skutecznych wyprawach na wyjściowe podstawy operacyjne wroga i w głąb Niemiec. Wyprawy te sięgają na razie po Szczecin i Lipsk. Ich celem są dotąd obiekty ściśle wojskowe."

(Z przemówienia Gen. Władysława Sikorskiego do Kraju dnia 26 września 1940.)

Niewiele lat minęło od czasu, gdy nad polami bitew pojawiły się pierwsze maszyny latające. Któż spodziewał się wówczas, że te latające stwory, niezgrabne na ziemi, nieruchliwe w powietrzu—to zapowiedź przyszłej, potężnej broni, która tak dalece zdoła zmienić koleje wojen a wraz z nimi losy państw.

Cofnijmy się myślą o dwadzieścia kilka lat wstecz, zbierzmy te fragmenty, które w pamięci zostały, by odtworzyć sylwetki, obrazy, wrażenia, związane z pierwszym okresem polskiego lotnictwa wojennego. Spośród tych wczesnych wspomnień, nie wiele będzie moich własnych jako że wtedy jeszcze nawet nie wiedziałem co to jest samolot. Pamiętam tylko, że później pierwszy raz widziany wywarł bodaj że najsilniejsze wrażenie, jakie mi z czasów dzieciństwa zostało. Potem tak się złożyło, że mieszkałem tuż koło lotniska i tu zaczęło się dziać coś dziwnego. Odczuwałem niesamowity pociąg do leżących pod hangarami stosów połamanych skrzydeł, sterów, kadłubów. Było to bowiem jedyne dostępne miejsce, gdzie można było zobaczyć z bliska samolot, jedyna okazja dotknięcia tych zaczarowanych części. Toteż w kilka dni nie było ściągacza, nie było manetki, której bym nie znał, której bym nie wykręcił i nie zabrał do domu.

I dziś gdy przyszło mi pisać o tych starych, używanych kiedyś przez Polaków samolotach, trudno mi było powstrzymać się od przytoczenia tych wspomnień, niezwiązanych na pozór z tematem. Pytając teraz starych pilotów-posiadaczy zielonych wianków za loty bojowe w tamtej wojnie, o maszyny, na których wtedy latali, poznałem je i odnalazłem w pamięci wśród tych szczątków, które kiedyś były dla mnie źródłem tylu przeżyć i wzruszeń. To mi pomogło wczuć się w ducha lotnictwa tych czasów, pozwoliło zrozumieć czym były te samoloty, których przecież " żywych " nigdy nie widziałem.

ROK 1919

Podczas gdy na frontach zachodnich odbywały się już wielkie bitwy powietrzne, w których zarysowały się walory nowej broni, oraz konieczność jej stosowania w operacjach wojennych, gdy przemysł państw wojujących produkował już duże ilości płatowców i silników, armie zaś miały już potężne jednostki lotnicze wraz z całym sprzętem pomocniczym—w Polsce lotnictwa właściwie nie było. Nie mieliśmy nie tylko fabryk, ale nie było jeszcze powszechnego zrozumienia możliwości zastosowania lotnictwa do wojny. W związku z tym, nieliczni piloci wojskowi—Polacy pochodzili przeważnie z armii zaborczych, w których się przypadkowo znaleźli, o szkoleniu bowiem rodzimym jeszcze mowy nie było. To, że pojawiły się wówczas samoloty, to raczej zasługa tych nielicznych amatorów latania, lotników, którzy znaleźli się w szeregach polskich. Samoloty zaś albo przyszły wraz z nimi, albo wraz ze zdobytymi potem lotniskami, bądź też pozostawione zostały dobrowolnie przez uciekających okupantów. Zdarzało się również, że piloci armii nieprzyjacielskich wyczuwszy koniukturę umyślnie " błądzili," żeby wylądować w Polsce. Sprzedany tutaj samolot szedł w ręce polskie, forsa zasilała kieszeń zmyślnego awiatora.

Tak i podobnie zebrali Polacy pewną ilość maszyn, eskadry, jeśli zdołały się sformować- przedstawiały dlatego ogromną mieszaninę typów płatowców, silników i części, z których trzeba było wybierać to co zdatne do użytku, naprawiać, kompletować, by ten sprzęt uczynić zdolnym do lotu. Mimo wszystko nie było tego wiele. Ale zato każdy samolot był innego typu, każdy niemal do innego państwa niegdyś należał.

Największy spadek lotniczy wpadł w ręce polskie po Niemcach. Niemieckiego pochodzenia były wielkie dwusilnikowe bombowce, Gotha i Fredrichshafeny z 260 konnymi Mercedesami, po Niemcach została cała kolekcja samolotów wywiadowczych, jak Rumplery, Maybachy, Halberstudty, Albatrosy i inne. Były też i samoloty myśliwskie, wśród których nawet niezłą sławę wyrobił sobie Fokker B.VII. Mieliśmy spadek i po Austriakach w postaci wywiadowczych Brandenburgów z 220 konnymi silnikami Austro-Daimler. Dla kompletu znalazły się i samoloty pochodzenia alianckiego, a więc francuskie Brequety 14. z silnikami Renault, 300 Km. myśliwskie Spady z Hispano-Suisą, oraz zwrotne Morany, z przedziwnym, bo wirującym silnikiem Gnome-Rhone, a nawet angielskie Bristole i Sopwith'y.

Dziwne to były sylwetki tych machin — przeważnie dwupłaty, czasem górnopłat-parasol, z reguły z masą stójek, zastrzałów i ścięgien. Wielki, sterczący silnik z potężną chłodnicą z przodu, lub zawieszoną gdzieś w płatach. Wszystko osadzone na dziwacznym, zazwyczaj bardzo skomplikowanym ilością goleni i ścięgien—podwoziu. Podwozia te wskutek braku dobrej amortyzacji maltretowały cały samolot przy każdym twardszym lądowaniu. Myliłby się kto spojrzawszy na niezgraby, lecz wielki silnik, kto by go posądzał o ukryte setki koni mechanicznych. Przeciętne ówczesnych silników wahały się wtedy w granicach sto-trzysta KM. przy ciężarze równym wadze dzisiejszych silników o mocy pięciokrotnie większej.

Do czego zdolne były te gruchoty? Dobrze jeśli szybkość dochodziła da 200 km. na godz, dobrze jeśli po ostrzejszym nurkowaniu pilot stwierdził, że niczego nie zgubił. Ale miały i tę dobrą stronę, że lądowały i startowały na tak małych pólkach, których dzisiaj nie bierze się w ogóle pod uwagę jako teren do tego celu. Takie to było lotnictwo.

Samoloty w ogóle, a zwłaszcza kompletowane w podobnych warunkach wymagają stałej opieki i doglądu przeszkolonej obsługi. A że jej brakowało, nic więc dziwnego, że udane loty należały do rzadkości. Przeważnie coś musiało " nawalić," co z kolei kończyło się mniej lub więcej przykrą przygodą, zależnie od szczęścia i okoliczności. Mechanicy mieli więc roboty po uszy, łatali, zamieniali, dorabiali części, aby jaki taki stan eskadr utrzymać. Dobrze, że samoloty te były drewniane i ostatecznie, nawet bardzo połamane skrzydło jakoś można było skleić, nawet w warunkach braku warsztatów naprawczych i nowych części.

Tak utrzymywane eskadry latały po całych dniach zmieniając tylko, jeśli można było, załogi, zazwyczaj jednak pilotów brakło i podczas gdy obsługa tankowała benzynę, ładowała amunicję, papieros czy szklanka herbaty, oraz rozprostowanie nóg musiało zastąpić załodze tak potrzebny odpoczynek.

A zadania lotnictwa rosły. Nikt dowódcom nie dał takich meldunków, jakie przywiózł lotnik, nikt tak nie rozpędził kawalerii jak samolot. Samolotów tych brakło też strasznie. Załogi latały na czym się dało. Montowano na byle grata karabin, pod skrzydła zaczepy bombowe, albo i bez nich. Zabierano do kabiny małe bomby, czy granaty ręczne. I pomimo całego prymitywu, wiara lotnicza dała się we znaki Moskalom. Któż nie zna meldunków Budiennego, któremu kilka polskich samolotów rozgoniło całą kawalerię, któż nie słyszał o atakach na przeprawy rzeczne i stacje kolejowe. A że przybywało krzyży ze śmigłami, że rosły gromady szmelcu pod ścianami płóciennych hangarów . . . to nic! O to nie mieli wtedy żalu, nawet koledzy. Wtedy wiedzieli wszyscy, że zrobiono to, na co nas stać było. W tych warunkach krzyże być musiały.

Nieliczne lotnictwo polskie dało w tamtej wojnie swój pozytywny wkład w walkach o wolność. Wraz z nią przyszły lata niepodległości-okres, w którym lotnictwo to miało otrzymać " mocne skrzydła i ostre szpony." Były okresy, że tak społeczeństwu jak i tym, którzy byli w jego szeregach wydawało się, że istotnie mamy te dane, aby żyć w spokoju. Niestety były to złudzenia, fabrykowane na hasłach, rzeczywistość kryła tajemnica.

WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

Pierwsze Pismo Codzienne

ŻOŁNIERZY LOTNICTWA

Centrum Wyszkolenia Lotnictwa

Zaczynamy dziś—gościną " Wiadomości ze Świata " na łamach " Polski Walczącej "—wymianę z pismami obozowymi. Inicjatywa ta jest podjęta w myśli, której niejednokrotnie dawali wyraz czytelnicy, która narzuca się każdemu, kto uczciwie myśli o sprawach tego tutaj polskiego wojska—w myśli zbliżenia, wzajemnego poznania, manifestowania i praktykowania wspólnoty, żołnierskiej jedności w służbie, pracy i walce. Odgłosy numeru morskiego ukazały, jak przedsięwzięcia tego rodzaju są trafne i użyteczne. Próby—co prawda odosobnione—rozbijania naszej solidarności na tym skromnym odcinku prasowym, powodują, że te przedsięwzięcia są potrzebne.

Otwieramy szeroko drzwi tego pisma, które jest najbardziej wspólne, które usiłuje mówić do wszystkich zebranych pod znaki narodowe na ziemiach Wielkiej Brytanii. Na początek zaprosiliśmy " Wiadomości ze Świata"—najstarsze codzienne pismo żołnierskie, najdawniejsze pismo polskie w Anglii, pismo lotników, na których, żołnierze wszystkich broni, patrzymy z braterską miłością, z polską dumą, z podziwem i zachwytem, jakiego doznaje każdy prawdziwy człowiek wobec wielkości duszy drugiego człowieka.

Cztery strony dzisiejszego numeru wypełnia materiał nadesłany przez redakcję " Wiadomości ze Świata." Wszystko co tu jest o lotnikach napisali sami lotnicy. Miło nam, że te odwiedziny bratniego pisma lotniczego zbiegły się z jubileuszem jego dwuchsetnego numeru, miło nam, że przypadły w sąsiedztwie okresu świąt, w którym ludzie w Polsce odwiedzają się wzajemnie, aby pokazać, że są sobie bliscy.

Kolejno—w mniejszym lub większym zakresie—będziemy udzielać gościny wszystkim innym pismom obozowym. Spodziewamy się stąd pożytku dla wspólnej sprawy. Pewni jesteśmy, że odpowiadamy życzeniom naszej zbiorowości żołnierskiej.

Tymon Terlecki

" Rekordy naszych lotników są rzeczą powszechnie znaną. Określić ich można jednym słowem: wspaniali.

Na przekór tym niebywałym sukcesom (przeszło 300 samolotów strąconych, czyli z górą 10% tego co strącono nad Anglią), tylko znikoma część naszych lotników bierze udział w walkach. Gros, właściwie dwie trzecie, musi być w rezerwie. Ze względu na przyszłość. Nasza siła powietrzna jest kilkakrotnie większa, niż przed wojną, właśnie dlatego jednak musimy dbać o rezerwę. Gdy przyjdzie do działania, do ofensywy na wielką skalę, do ofensywy, którą nazwać by można polską, lotnicy nasi będą pierwsi. Pójdą przed innymi."

(Z wywiadu udzielonego przez Naczelnego Wodza " Wiadomościom Polskim ")

WRZESIEŃ

Wojna zastała nas z trzystu samolotami, które można było nazwać bojowymi, oraz pewną ilością samolotów innych kategorii, które jednak żadną miarą nie mogły być przeznaczone do walki. Przy takim stanie posiadania przewaga nieprzyjaciela była dziesięciokrotna ilościowo, a jeśli uwzględnić czynnik jakości sprzętu,—stosunek ten wzrósłby na naszą niekorzyść. Nie jest celem tego artykułu omawianie przyczyn, które się na ten stan złożyły. Chodzi jedynie o przypomnienie jakie mieliśmy wtedy samoloty bojowe, oraz czego się można było po nich spodziewać w warunkach wrześniowych.

Nawałą niemieckich samolotów bombowych zajęło się lotnictwo myśliwskie składające się z około stupiędziesięciu znanych wszystkim popularnych " Pułaszczaków ": P.7 i P.11. Pochodziły one od samolotu P.Z.L. 1 skonstruowanego przez śp. inż. Puławskiego, jednego z naszych najzdolniejszych konstruktorów. Konstrukcje jego stały się od roku 1932 rewelacją, jeżeli chodzi o kategorię samolotów myśliwskich. Szereg kolejnych, na prawdę udanych typów postawił polskie lotnictwo myśliwskie na wysokim poziomie technicznym. Niestety, okres ten przypadł na parę lat przed " wrześniem." W walce okazało się, że szybkości naszych nielicznych " Siódemek " i " Jedenastek " były za małe przynajmniej o 100 klm. nawet w stosunku do bombowców nieprzyjacielskich, że ich uzbrojenie, składające się z 2-ch, lub 4-ch karabinów, wobec działek i karabinów maszynowych przeciwnika, to trochę za mało. Tak więc wobec druzgocącej przewagi nie pomagała brawura, a nawet szaleństwo pilotów.

Zadania lekkiego bombardowania i wywiadu spełniały u nas " Karasie " trzymiejscowe, metalowe dolnopłaty. Maszyna ta odbyła pierwsze swe loty w roku 1934, w pięć lat później trudno ją było zaliczyć do samolotów wysokiej klasy. Pomimo niewielkiej liczby, " Karasie " dały się mocno we znaki Niemcom, w morderczych atakach " z kosyniera " na ich kolumny pancerne. Doskonały OPL niemiecki, oraz ciężkie warunki pracy tych maszyn przy braku dobrych lotnisk, niemożności wykonywania napraw polowych i ciągłego przerzucania, w kilka dni sprzęt ten wykończyły.

Jedynie na prawdę nowoczesnymi maszynami były dwusilnikowe bombowce typu P.Z.L.30 " Łoś "—produkowane zresztą jak wszystkie poprzednie przez P.Z.L. na Okęciu. W ostatnich miesiącach " Łosie " wychodziły w większych seriach, tak że zdołały wejść do eskadr tuż przed samą wojną. Nie było jednak dane, aby odegrały jakąkolwiek rolę w czasie kampanii.

Było by niesprawiedliwością przemilczeć rolę innych samolotów często nie tylko nie bojowych w dzisiejszym pojęciu tego słowa, ale nawet nie uzbrojonych w ogóle, które jednak spełniły wiele cennych zadań, utrzymując łączność między oddziałami, dokonując wywiadów itp. Niejedno ustronie było świadkiem końca bohaterskiej martyrologii szkolnego " Erwudziaka " czy też " Pewuesa."

Ogromnie ważnym czynnikiem, który uniemożliwiał niemal planową pracę lotnictwa, była konieczność ciągłej zmiany lotnisk polowych, co wymaga ogromnego, zmotoryzowanego taboru, który by był w stanie zapewnić ustawiczną pomoc techniczną, umożliwić naprawy i zmiany części, oraz dostawę materiałów pędnych.

Tak w ciągu tygodnia skończyło się nasze lotnictwo, którego rola w kampanii wrześniowej była daleko mniejsza od tej, do jakiej ono w ciągu 20 lat dorosnąć mogło.

FRANCJA

Przyjazd do Francji również nie oszczędził złudzeń. Dziwiły nas hangary pełne gratów wycofanych nawet już u nas, dziwiło nastawienie gospodarzy. Palącą sprawą było szkolenie, którego nie można się było doczekać. Wreszcie przyszły i tu gorące dni. Zaczęto szkolić systemem " aby prędzej " i—pierwsze polskie eskadry otrzymały wreszcie sprzęt, w jaki wyposażone były wtedy francuskie jednostki bojowe.

Były to eskadry myśliwskie. Sprzęt zaś Morane-406, Caudron Cyclone oraz dwusilnikowe Potezy 630. Wymieniam tylko te, aczkolwiek załogi polskie latały we Francji również na wielu innych typach.

Swojego czasu transport Moranów 406 oczekiwany był przez nas w Polsce, jako pomoc aliantów. Niestety nie zdążyły one przyjść na czas. Morane jest metalowym dolnopłatem wyposażonym w silnik Hispano-Suiza 800 KM. Jest to konstrukcja o wiele późniejsza w porównaniu do naszych " Pezetelek," można by więc oczekiwać dobrych wyników w jego użytkowaniu. Niestety nie odznaczał się on ani szybkością, ani uzbrojeniem, które składało się z dwóch karabinów w skrzydłach i działka zabudowanego na silniku. Następny z kolei Caudron-Cyclone wywodził się ze znanych maszyn wyczynowych. To jego rasowe pochodzenie pozostawiło swoje piętno w postaci pięknych linii aerodynamicznych, oraz widocznej tendencji do uzyskania lekkiej budowy.

I wreszcie dwusilnikowy Potez 630, przypominający ogromnie sylwetką znanego nam Messerschmida 110, używany był jako lekki bombowiec, jako samolot rozpoznawczy i wreszcie jako myśliwiec. Zależnie od przeznaczenia zmieniano jego uzbrojenie.

Ogólnie biorąc sprzęt ten może niezbyt udany, był jednak zupełnie nowoczesny. A więc z reguły chowane podwozia, nastawne śmigła, klapy itp. Urządzenia te wymagają innej techniki latania, w której, wyrocznią staje się nie " czucie," lecz przyrząd. Załogi nasze po mniej lub więcej dokładnym przeszkoleniu bez trudu opanowały te arkana, chociaż nie wszyscy mieli możność latania przedtem na maszynach tego rodzaju w Polsce.

Wymieniłem tu te typy samolotów, które odegrały większą rolę w naszym życiu lotniczym z okresu francuskiego. Spodziewano się wielu nowych samolotów tak francuskich, jak i amerykańskich. Nie wszystkie i nie w odpowiedniej ilości zdołały opuścić fabryki, jeszcze mniej znalazło się na czas w eskadrach. A były między nimi maszyny na prawdę piękne, jak Devoitine 520, oraz przedmiot westchnień naszych myśliwców—amerykańskie Curtissy. Lotnictwo francuskie posiadając tak dogodne warunki ziemne w postaci doskonałych dróg komunikacyjnych oraz masy wszelkiego rodzaju zmechanizowanych środków transportowych i zaopatrzeniowych mogło było dużą rolę odegrać, a w każdym razie mocno wyszczerbić " Luftwaffe."

ANGLIA

O Anglii bardziej szczegółowo—z nakazów tajemnicy wojskowej—mówić niestety nie możemy, choć to jest temat najbardziej pasjonujący i najbardziej bliski. To przecież można powiedzieć, że latamy na sprzęcie nowoczesnym, potężnym i skutecznym. Widoczne to jest w wynikach starć powietrznych. Konto sukcesów alianckich zawiera już liczne pozycje polskie.

Dalszym plusem lotnictwa angielskiego jest doskonałe przeszkolenie personelu zwłaszcza w zakresie nawigacji. Załogi polskie, które mają możność latania tutaj przedstawiać będą doskonałą klasę rutyniarzy powietrznych.

PRZED JUTREM

Tak w ciągu lat 25 przewinęło się przez ręce pilotów polskich wiele maszyn, od pierwszych niezdarnych jeszcze i niepewnych w użyciu do ultra nowoczesnych, niezawodnych niemal samolotów. I chociaż ci z pośród nas, którzy kiedyś wrócą do Polski, wrócą bogaci doświadczeniem lotniczym, nie zmieni to jednak smutnego stanu, że lotnictwo w przyszłej Polsce, długo jeszcze po wojnie—polskim z fabrykacji nie będzie. Wymaga to bowiem poza lataniem długich lat zorganizowanej pracy przygotowawczej, na którą obyśmy się prędko zdobyli. Należy tego pragnąć, żądać tego i czynnie w tym współdziałać.

Kazimierz Brochocki
rysunki Stanisława Litaka

"Czy lotnicy przeistoczą Polskę?"

Pod tym tytułem ukazał się w nr. 7 " Polski Walczącej " ciekawy artykuł p.K.Pruszyńskiego. Czytaliśmy go uważnie.

" Czy lotnicy przeistoczą Polskę?! " Na razie, to już zrobili lotnicy—niemieccy! Myślę, że i polscy będą się starali, choć nieco w odmiennym, bo konstruktywnym stylu.

Słuszne jest, że lecąc wysoko, nie widzi się rzeczy drobnych, ale zato widzi się—daleko. Patrzy się ponad rzeczy niskie w cel z góry wytyczony.

Lotnicy swoje zadania opracowują przed lotem. Startując wiedzą dokładnie, gdzie i po co lecą. Tylko ostatnie uwagi odbierają w locie. Każde zadanie lotnicze poprzedza rozpoznanie. Rozpoznanie dalekie i bliskie. Poza tym dokładne przvgotowanie. Komunikaty meteorologiczne, gdzie i jakie są burze, jak trzeba je omijać. W lotnictwie współpraca załóg wytwarza: " ducha zespołu," a ścisłe rozgraniczenie specjalizacji — zrozumienie wartości właściwych ludzi na właściwym miejscu. Istnieje też tak zwana, " życiowa elimacja," np. człowiek, który nie ma danych na to, aby latać, może latać, lecz krótko. Wcześniej czy później " zleci."

Co do dzisiejszości, to wiemy, że samoloty zmieniły nie tylko strategię wojny, lecz i oblicze świata. I że w przyszłości zmienią go jeszcze bardziej. Wpłyną nie tylko na urbanistykę i na achitekturę, nie tylko doprowadzą do tego, że domy będzie się budować nie do góry, lecz w dół, pod ziemię. Samolot jest symbolem nowej ery, jaką już przeżywamy.

Lotnictwo musi iść z duchem czasu. Samoloty nie znoszą " prowizorki " i " emerytalnego " poglądu. Szybkość jest ich żywiołem, a utrata szybkości równa się—katastrofie. Lotnicy przyszłości muszą odrzucać przestarzałe prawdy, tak jak przestarzałe typu samolotów, inaczej wyglądają tak, jak my—we wrześniu.

Po każdej katastrofie lotniczej komisja bada przyczynę katastrofy, aby im w przyszłości zapobiec. Weszło to w nawyk. Nic też dziwnego, że po tragedii ostatniej zrobiliśmy to samo, a po przeanalizowaniu doszliśmy do przekonania, że zasadniczym powodem klęski była—niekompetencja. Z niej wypłynęły inne.

Lotnicy po każdym locie piszą obszerne meldunki i to też weszło w nawyk. Nic też dziwnego, że to samo zrobili—po ostatniej tragedii. Będą to dla przyszłości cenne dokumenty. A ponieważ wciąż latają, no i ciągle piszą, zbierze się odpowiedni materiał—umożliwiający w przyszłości—unikanie błędów! Lotnictwo jest bronią, w której się dużo myśli, a jednocześnie wyrabia szybkość decyzji i reagowania. Cóż dziwnego, przy dzisiejszych szybkościach samolotów—?!

Mimo to nie jesteśmy zarozumiali i wiemy, że na lotnictwie—wszystko się nie zaczyna i nie wszystko kończy. Ale oceniamy realnie jego możliwości wojenne i pokojowe. Z punktu widzenia przyszłości świata i przyszłości Polski.

N.p. zdajemy sobie doskonale sprawę, że Wielka Brytania, jako potęga morska, będzie potrzebowała w Europie sojuszniczej potęgi lądowej, i że potęgą lądową będzie silne lotnictwo. A dalej, że Polska posiada idealne tereny lotniskowe i że ma wszelkie dane, aby się stać sojuszniczym partnerem Wielkiej Brytanii. Ale musi mieć lotnictwo!

Wiemy również, że kadry na prawdę dzielnych i wartościowych ludzi, wyjdą z pod okupacji, tak z obozów jeńców, z obozów pracy, jak i z organizacji podziemnych. Ale, niestety, nie wyjdzie z nich nowocześnie wyszkolony personel lotniczy, nie wyjdą konstruktorzy. I zdajemy sobie sprawę, że ponieważ oni tego nie stworzą, bo nie mają możliwości, a od lotnictwa w pierwszej mierze będzie zależna przyszłość Polski, więc musimy lotnictwo odbudować tutaj i już całkiem gotowi lecieć do swoich granic.

Widzieliśmy obce kraje z powietrza i z ziemi. Zobaczyliśmy dokładnie. A że nie tylko z historią, nie jesteśmy " na bakier "—wiemy, że ustrój polityczny jest zjawiskiem wtórnym, zależnym od gospodarczego. Tworząc więc potęgę lotniczą, bez której nigdy nie staniemy się silni, będziemy musieli stworzyć i dobry program gospodarczy. Lotnictwu potrzebni ludzie, przemysł, surowce, drogi, budynki i tereny, potrzebna motoryzacja i dalekie bazy, gdzie bez obawy wrogich nalotów można produkować, a do których wiodą szlaki morskie i powietrzne. I na prawdę: " trzeba będzie wprząc do pracy najbardziej nowoczesne metody techniczne, zdobycze wielkiej organizacji, wynalazki, nowe systemy finansowania. . . ." Będziemy potrzebowali dużo, na prawdę bardzo dużo wartościowych ludzi, aby temu podołać.

Pięknie p. Pruszyński napisał: o spojrzeniu na linię Warty i Odry!

Tak! My z powietrza obejmujemy bardzo dużą przestrzeń! Widzimy nie tylko Odrę, ale i Rugię, starą słowiańską wyspę—cudowną na bazę lotniczą. Myślimy, że Schleswig byłby idealnym punktem dla stałych załóg angielskich, oddzielających słabą Danię od jej sąsiada. Tak jak i to, że Skagens Horn , lub Frederikshavn—jest blisko Skageraku. Ważne dla morskiej floty.

Widzimy Łużyce, które w myśl niemieckiego " samostanowienia o sobie " powinny sobiestanowić. Widzimy Wielkie Pomorze i Prusy, które znów, nawet według koncepcji p. Edgara Sterna, rodowitego Niemca, powinny, dla dobra Rzeszy, znaleść się—oddzielnie! Widzimy, że północno-wschodnie granice Czechosłowacji, posiadają niewygodne tereny i że jest tam dużo miejscowości nazywających się: Lignica itp.—A nawet czytając mapy, dochodzimy do wniosku, że nie tylko Austriacy, ale i Saksonia, Bawaria, Witembergia . . . powinny przecież po wojnie—odzyskać niepodległość!

Na wschód i na południe widzimy, też-daleko! Ale nie wątpimy, że kraje te, jako słowiańskie, w przyszłości przeciwko sobie nie podszczuwane przez Niemców, zdołają się porozumieć, a nawet wytłumaczyć tak Węgrom, jak i Rumunom, że spokojne współżycie—jest dla wszystkich korzystne.

Jednakże najdokładniej, bo sercem, widzimy ziemię utraconej Polski! Polski, której nie jesteśmy: " emigracją," obojętnie w " zmotoryzowanej," czy też " pieszej " formie, lecz komiwojażerami — załatwiającymi interesy firmy, będącej pod nadzorem. I od pracy, energii, których, od kontraktów przez nich zawieranych, zależy możliwość nie tylko usunięcia nadzoru, ale przyszłego rozwoju!

I tu sobie pozwolę na maleńką handlową dygresję. W firmach jest zwyczaj, że " wojażerów " pracujących dla siebie, a nie dla instytucji nie tylko wyrzucają, ale i pociągają do odpowiedzialności!

" Idziemy w przyszłość, która właśnie będzie miała to do siebie, że będzie techniczna i prosta "—" Trzeba będzie myśleć i rozumować prosto " ! ! !

To słuszne zdania. Podobnie rozumują żołnierze lotnictwa.

A—: " Czy lotnicy przeistoczą Polskę? " . . .

To jest, niestety, nie tylko od lotników zależne! I lotnicy—sami, nie chcą przeistoczyć Polski, chcą tylko stworzyć podstawę siły, lotniczą potęgę!

Ale gorąco pragną, aby przeistoczenia dokonali wszyscy na całym świecie będący Polacy w jednym wspólnym wysiłku i dla wspólnego dobra!

Władysław Kisielewski



Polska flaga lotnicza powiewa nad ziemią Wielkiej Brytanii

W powietrzu...

Myśliwiec

. . . Niemcy zobaczywszy nas, zastosowali nowy system samoobrony. Weszli w poziome koło i ostrzeliwując się na boki w górę, wzajemnie osłaniali ogniem. Trwało to kilka sekund, a może i kilka minut.

Wreszcie jeden z naszych zwalił maszynę na skrzydło i runął w środek koła.

Zamigotały błyski strzałów. Pociski niczym świetlne robaczki latały dokoła. Jeden z Dornierów, wypadł z kręgu i poleciał w dół w płomieniach, a jego miejsce zajęła "jedenastka." I tu sytuacja radykalnie się zmieniła.

Krążący wraz z Dornierami, nasz pilot, walił krótkimi seriami w lęcącego przed nim Niemca, czując się względnie bezpiecznym, gdyż lecący poza nim nieprzyjaciel nie mógł strzelać, obawiając się, że może trafić w lecącego przed Polakiem—kolegę. Pozostali to samo.

Trzech z naszych widząc ten chaos, ponurkowało ku nim. Koło się rozprysnęło, a zaczęła gonitwa, przypominająca chwilami Sienkiewiczowskie opisy, tylko z tą różnicą, że zamiast ognistych rumaków harcowały—maszyny.

Rozejrzałem się. Tuż pode mną dwie "jedenastki" goniły Dorniera. Opodal Niemiec strzelał podszedłszy do zajętego Dornierem, innego Polaka. Coś poleciało w smugach dymu. Smugi pocisków świetlnych krzyżowały się w powietrzu. Dalej grupa Dornierów zbierała się, do dziś nie wiem, czy aby iść na zadanie, czy aby—uciekać.

Wybrałem sobie jednego i ostro przypikowałem.

Podszedłszy spojrzałem w celownik. Jeszcze lekka poprawka. —Pocisnąłem spust. Poczułem drżenie samolotu, wywołane strzałami. Powtórzyłem . . i znowu. . . .

Co u diabła?! Czy oni mają opancerzoną kabinę?! Przecież władowałem kilka ładnych serji z bliskiej odległości, widziałem po smugach, że trafnie, a oni—nic, "zimna krew"! Nawet nie reagują.

Zbliżyłem się jeszcze bardziej i mierząc w lewy silnik oddałem długą serię. Nareszcie! Skręcił i zaczął dymić.—Odprowadzałem go na dół w obawie, aby mi nie uciekł. To moja—pierwsza maszyna!

Odczuwam jakby drżenie. Nie wiem, czy nagłe odprężenie nerwów, czy może—radość!

Leci, a za nim jak wielki ogon wlecze się smuga dymu. Coś ściska gardło, a z piersi chce się wydrzeć okrzyk pełen dzikiej radości! Spada! naprawdę spada!

Wpatrzony w "swoją" maszynę zapomniałem o świecie i zatraciłem zupełnie poczucie wysokości. Odprowadzałem go tak pilnie, że kiedy wreszcie runął, ledwo zdążyłem poderwać samolot. O mały włos, a byłbym spoczął obok zestrzelonego Niemca.

Oszołomiło mnie trochę. To zawsze bywa przy zbyt gwałtownej zmianie szybkości. Po jakiejś chwili zacząłem "widzieć," uczucie mdłości minęło.

Rozejrzałem się wkoło. Na horyzoncie nie widać było ani Niemców, ani naszych. Nie bardzo wiedziałem gdzie jestem?—Oddaliłem się w walce, a potem lecąc za Dornierem. Nabrałem wysokości i zacząłem krążyć. Poznałem znajomą okolicę. Aha! na zachód Chełmża.

Naszych nigdzie nie widać. Zawróciłem i leciałem ku swemu lotnisku, pogrążony w myślach. Jakże inna wydawała mi się walka powietrzna od tej, jaką widziałem. To taka jest wojna. Takie jakieś to proste, podleci się i strzeli. . . .

Czułem się bardzo zmęczony. Głowa ciążyła mi jak ołów, może po tym gwałtownym wyrwaniu. . . . Nagle tuż obok płatów zamigotały iskierki! A wraz z nimi myśl jasna i przeraźliwie szybka:—Niemiecki samolot z tyłu!

Prawie że instyktownie zrobiłem przewrót bojowy. W następnym ułamku sekundy jak huragan przemknęły tuż koło mnie dwa Messerschmidty.—Ogarnęła mnie wściekłość. Miałem je przed sobą, ponurkowałem i naprowadziwszy maszynę, pocisnąłem spust. . . .

Cisza!

Przeładowałem dwukrotnie. . . . I znowu to samo!

W tej chwili zrozumiałem, że całą amunicję wystrzelałem w Dorniera. Odczułem coś, jakby w rodzaju strachu.—Sam, na dwa Messerschmidty i w dodatku bezbronny . . . uciec nie zdołam, są szybsi ode mnie.—Jeden zawrócił i idzie wprost na mnie! . . . Opanowałem nerwy i . . . przyjąłem atak!

Rośnie mi w oczach. . . . Rwiemy na siebie z piekielną szybkością. . . . Łeb w łeb!

Boże! tylko wytrzymać. Zebrałem wszystkie siły i przymknąwszy oczy trzymałem maszynę w kierunku.

Długie jak cała wieczność ułamki sekundy. Za chwilę—chyba . . . zderzenie!

Nie wytrzymał. Tuż prawie że przede mną skręcił gwałtownie . . . prawie że się otarł. Miał dosyć, bo już nie wrócił.

Zsunąłem haubę z głowy i starłem pot z czoła. Uczułem się strasznie słaby. . . A jednocześnie cieszyłem się, że będąc bezbronnym, samą tylko siłą woli, zdołałem pokonać Niemca.

Później walczyłem niejednokrotnie, ale to było moje najpiękniejsze zwycięstwo.

Zwycięstwo nie tylko nad wrogiem, lecz i nad samym sobą.

A. B.

Według opowiadania kaprala St. W.

Bombardier

Przeszliśmy razem bardzo dużo. Kampanię wrześniową, wspólne ucieczki po bagnach Dunaju i więzienie rumuńskie. Długą drogę do Francji, przez azjatyckie brzegi. . . .

Teraz zmienił się bardzo. Spoważniał. Mimo że jest młody, a nawet bardzo młody. Na pytania o lotach odpowiada niechętnie. Wreszcie daje sią namówić i opowiada o pierwszym swym locie, jaki wykonał na zapalanie zbiorników oleju w Belgii. Lot ten widocznie wywarł na nim najsilniejsze wrażenie.

"Samolot Wellington, którego załoga składa się z dwóch pilotów, dwóch strzelców, obsługujących zdwojone karabiny maszynowe w wieżyczkach z tyłu i z przodu kadłuba, radio-telegrafisty i obserwatora. Bomby zabrano 500 lbs. (250 kg.) oraz dwie skrzynie myszek zapalających.

Lotu tego spodziewaliśmy się od połowy grudnia, pogoda jednak uniemożliwiła jego wykonanie. Wreszcie zdecydowano. Start naznaczony na godzinę 4,15 nad ranem. Godzinę przed lotem zebrały się załogi maszyn na odprawę dowódcy, który przypomina położenie celu, rozmieszczenie opl, podaje ostatnie dane. Zajmujemy swe miejsca w maszynach, ciemności przecina smuga reflektora lotniskowego. Maszyny kołują na linię startową, by w odstępach 5-minutowych pójść w swoją drogę. Kołujemy wreszczie i my. Obładowany Wellington trzeszczy na nierównościach rozmokłego lotniska, wolno nabiera rozpędu . . . ostatnie stęknięcia kół, jesteśmy w powietrzu.

Runda nad lotniskiem, w czasie której radio-operator nawiązuje łączność. Odbieramy przez radio ostatnie instrukcje. Pada sakramentalne: "*Good luck.*" Bierzemy pierwszy kurs, gasimy światła pozycyjne. Niski pułap pozwala na lot na wysokości 1,000 stóp. Noc jest ciemna, w dole czarno. Po kilkunastu minutach mijamy światło — to wylotowa latarnia orientacyjna. Nie trudno teraz mimo ciemnej nocy odróżnić linie brzegu morskiego. Tworzy ją jasny pas fal łamiących się u wybrzeży.

Obserwator podaje kurs. Nabieramy wysokości. W ciągu niecałej godziny musimy mieć 14.000 stóp. Niebawem wchodzimy w chmury. Poznajemy to po silniejszym kołysaniu, które zwłaszcza na stanowisku strzelca w ogonie dość wyraźnie występuje. Po 10 minutach przebija blask księżyca. Jesteśmy ponad chmurami, których białe kłęby cudnie teraz lśnią w blaskach księżyca. Jest niemal widno. Czujemy nastrój dziwnej powagi, spokoju. Przyzwyczajonym do równomiernego huku zdaje się, że jest cisza. Trzeba się dobrze wsłuchać, by wyłowić warkot silników. Pracują spokojnie i pewnie.

Wellington powoli nabiera wysokości. Po 20 minutach mamy dopiero 8 tys. Pada rozkaz: przestrzelać karabiny. Obserwator przypomina mi, bym uważał na kierunek od księżyca, skąd najlepiej było by atakować myśliwcom nieprzyjacielskim. Powinniśmy być już o 100 klm. od brzegu. Wyłączamy naszą radiostację. Gdzieś przed nami strzela słup światła, niebawem i wiele innych. Zbliżamy się do brzegów.

Reflektorów jest co raz więcej, przez luki w chmurach spostrzegamy zarys brzegu, oraz jasne ujścia rzek. Przed nami krótkie błyski. To artyleria. Zmieniamy kierunek z powodzeniem omijając zaporę. Sprytny pilot manipuluje gazem silników, by utrudnić podsłuch. Metoda widać dobra, bo macki reflektorów błądzą gdzieś zdaleka.

Jesteśmy nad Antwerpią. Grzeje znów artyleria, której czerwonawe odbłyski doskonale widać na dole. Cały czas macają nas reflektory. Chwila emocji—snop światła musnął ogon maszyny, przesuwając się gdzieś w bok. Nie spostrzegli jednak ochronnie pomalowanego Wellingtona, bo światła błąkały się teraz daleko od nas.

Nagle smugi reflektorów kładą się. Świadczy to o obecności myśliwców nocnych w powietrzu. Nikną w dole odblaski wystrzałów artyleryjskich. Powinniśmy być już blisko celu! Wpatrujemy się więc w ziemię. Słabe czerwonawe światło w dole naprowadza nas nad cel. To poprzednia maszyna zapaliła widać jakiś budynek. W blasku księżyca spostrzegamy most na niewielkiej rzece. To tu! —Dostrzegamy rzędy ogromnych zbiorników i kompleks zabudowań fabrycznych. To rafineria!

Pilot otwiera kabiny bombowe. Nalatujemy powtórnie. Obserwator nakazuje teraz trzymać wysokość i szybkość, oraz wypoziomowanie maszyny. Wysokość 12.000 st. Jesteśmy na kursie bojowym. . . . Podchodzimy do bombardowania. Zapanowała cisza w maszynie, obserwujemy ziemię. Padają ostatnie poprawki kursu. Bomby! —głos obserwatora. Czekamy skutku! . . .

Widać wreszcie odblaski wybuchu. Z serii sześciu bomb burzących—pierwsza spadła do rzeki, reszta poszła na obiekt. Powtarzamy teraz nalot, dla wyrzucenia bomb zapalających. W kilka chwil po wyrzuceniu widać płomienie, wybuchy!—Cieszymy się, zapominając o grozie chwili! Artyleria bowiem wali teraz chyba na oślep. Mimo to trzymamy się jeszcze nad celem, który widać teraz dokładnie wśród płomieni buchających w kilku punktach.

Skończył się wreszcie czas operacji naszego Wellingtona nad celem. Odlatujemy żegnani pociskami, mając za sobą pięć jasnych ognisk. Jedno czerwono purpurowe. Odlatujemy żegnani pociskami—"Całuj psa w nos"!

Z odległości 80 mil widać jeszcze łunę i nowe wybuchy. To następny Wellington jest nad celem.

Nawiązujemy łączność radiową.

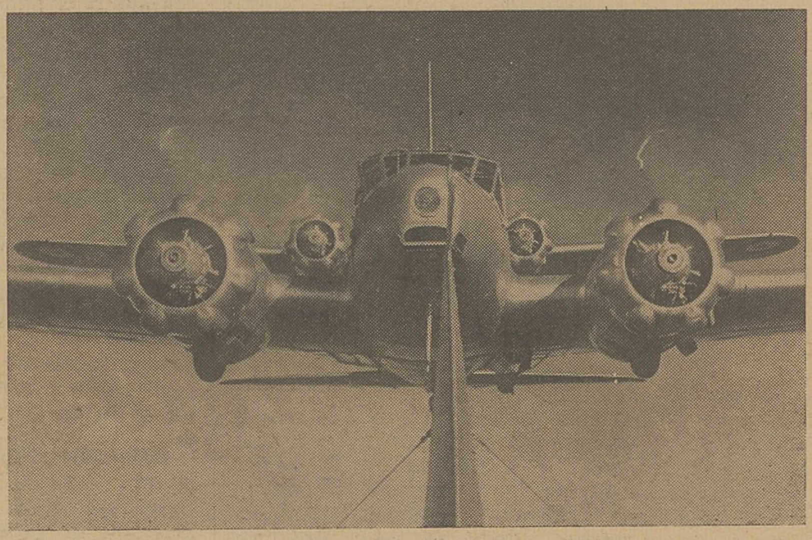
Niebo różowi się na wschodzie—tam jest Polska! . . . Dolatujemy do brzegów Anglii i wychodzimy z chmur. Jest około 8 rano. Z niewielkiej wysokości widać przyciemnione światła samochodów i kontury dróg. Jesteśmy nad ziemią.

Przedni strzelec melduje światła lotniskowe. Zapalają reflektory. Lądujemy. Wellington już nie trzeszczy przy kołowaniu. Lekko i nam na sercu.

Wychodzimy z kabin. Nadjeżdża samochód. Jeszcze raport z lotu, śniadanie i spać."

K. B.

Według opowiadania sierżanta J. T.



Bombowiec w locie

Łącznik

Lecąc myśleli.

O czym może myśleć załoga z eskadry towarzyszącej, lecąca na nieszczęsnych "erwudziakach" wielokroć razy przemalowywanych i ofiarowywanych armii przez różne instytucje. O szybkości nie wystarczającej do uchronienia się przed groźnymi "Messerschmidtami" i w razie walki mogąca przeciwstawić uzbrojeniu przeciwnika, jedynie tylko—"wisy."

Lecieli—myśląc o różnorodnych niebezpieczeństwach czyhających po drodze, i to nie tylko ze strony nieprzyjaciela, bo i własna artyleria opl. też mogła przez pomyłkę wstrzeliwać się do nich, często i własne cekaemy wypróbowywały celność swoich strzałów, a w razie przymusowego lądowania bardzo łatwe było stać się "podejrzanymi" lub przebranymi w polskie mundury członkami "Luftwaffe," co w większości wypadków nie kończyło się wesoło.

Lecieli, migały im pod stopami dróżki i ścieżeczki, a silnik warczał, od czasu do czasu radośnie prychając, co wydatnie wpływało na poprawienie humoru załogi.

Raz po raz spoglądając na mapę minęli teren własny, o tyle niebezpieczny, że z opl artyleria, naturalnie wskutek omyłki, powitała ich obłoczkami dymków i rojem świecących pocisków. Szczęście, że celowniki mieli obliczone na znacznie większe szybkości.

Tak to bez wypadku dotarli w okolicę, w której według otrzymanych ze sztabu informacji, miały się znajdować niemieckie kolumny motorowe. Kołowali na próżno wybałuszając oczy i nawet nie przypuszczając, że owe kolumny, które odszukać było ich zadaniem dawno już zdążyły odejść dosyć daleko. Co raz zwiększając rundy, starali się jak najstaranniej spenetrować ziemię.

Coś się musiało wydać podejrzane! . . . Nagle przypikowali na niewielkie pole . . . i jak się okazało, było to polowe lotnisko "Messerschmidtów," z których dwa właśnie startowały. Żaden gołąb "fikany" nie potrafiłby uczynić tak gwałtownego zwrotu, jak nieszczęsny "erwudziak." Ot, dziki jakiś młyniec i już pędzili w odwrotnym kierunku. "Messerschmidty" robiły majestatyczny wiraż. Nasi pędzili, od czasu do czasu rzucając niespokojne spojrzenia w stronę nieprzyjaciela i dla pewności, do walki przygotowując "wisy."

Ogon zadarty w górę świadczył o maksymalnej szybkości. Pilot pchał manetkę od gazu, jakby ją chciał urwać. Samolot drżał jakby miał ochotę rozlecieć się w powietrzu, a licznik już w ogóle nic nie pokazywał. Nikt nawet nie przypuszczał jaką "praktyczną" szybkość może mieć ta maszyna. Obserwator dopomagał "klusując" w kabinie.

Ale nic nie pomogło, obydwaj prześladowcy ciągle się zbliżali.

Mijały długie jak wieczność sekundy. Widząc, że nie ucieknie, nieszczęśliwy "erwudziak" rozpaczliwie przypikował ku ziemi i mknął lotem koszącym "przeskakując" napotkane chałupy i stogi. Pędzili jak huragan ciągle zygzakując, nagle. . . .

Są! Są!!!

Są Niemcy, których odszukać było ich zadaniem!

W wariackim wirażu, zaraz za małym laskiem, wypadli na długą niemiecką kolumnę, spokojnie odpoczywającą. Na widok polskich "szachownic," migających dosłownie parę metrów nad głowami, wśród Szwabów powstał zamęt. Kto mógł—wyrywał w pole. Przemknęli nad zamienioną "w barany" kolumną, omal że nie rąbnęli w dach jakiejś stodoły, zatańczyli nad sadem i wypadli nad Wisłą.

Nad drugim brzegiem odetchnęli i spojrzeli za siebie. "Psiakrew! . . ."

I rzeka nie pomogła. Jeden z ich prześladowców był tuż za plecami. Szczęściem opodal było jakieś niewielkie pole, na którym stały rozsiane olbrzymie stogi siana. Wylądowali. Maszyna jeszcze w wybiegu rolowała, kiedy członkowie załogi biegli już ile sił w nogach, do najbliższego stogu.

Rozpoczęła się dzika gonitwa ze śmiercią. Ilekroć razy "Messerschmidt" podchodził od "ich" strony przebiegali na drugą. Zdążyli już tak stog obtańczyć kilkanaście razy. Pot lał się z nich strumieniami, a "Messerschmidt" kropił, ile tylko wlazło. Wreszcie stóg zaczął płonąć, rzucili się na ziemię i odczołgali z dymem, niczym prawdziwe zające chowając się w bróździe.

Niemiec postrzelał jeszcze, zapalił stojącego opodal "erwudziaka," przyjrzał się swemu dziełu i spokojnie odleciał.

Upewniwszy się, że powrocić nie ma już zamiaru, załoga wyszła z brózdy i pomaszerowawszy do dowództwa piechotą, zameldowała o wykonaniu zadania.

W. J.

. . . i na ziemi

Mechanik

Podajemy opowiadanie jednego z mechaników Polskiego Lotnictwa, jak zestrzelił samołot niemiecki w Belgii.

"Po kampanii wrześniowej w Polsce przedostałem się po wielu ciężkich przeżyciach i przygodach do Francji. Marzeniem moim było—jak najprędzej znaleść się w szeregach walczących, pracą swą przyczynić się do pobicia wroga, odpłacić choć w części za krzywdy rodaków w kraju.

We Francji po krótkim przeszkoleniu zostałem przydzielony w marcu 1940 do jednego z francuskich, dywizjonów myśliwskich, który walczył na froncie północnym. Była nas tam garstka mechaników Polaków, coś 13 tu. Zostaliśmy rozdzieleni. Mnie, jako mechanika uzbrojeniowego, przydzielono do rusznikarzy.

W maju wraz z czołówką francuską wyjechałem do Belgii, gdzie toczyły się gwałtowne walki z zalewem niemieckim.

Pewnego dnia około godziny 11, na szosie pod miastem G. kolumnę naszą zaatakowała piątka Heinkel z niskiej wysokości, około 100 mtr. Ogień ich karabinów maszynowych i wybuchy kilku małych bomb, około 20 kg., uszkodziły ciężko dwa samochody z kolumny.

Wszyscy Francuzi zeszli z samochodów i uciekli na prawą stronę szosy, pod osłonę kilku zabudowań gospodarskich.

Wiedziałem, że na jednym z samochodów znajdowały się ziemne karabiny maszynowe Hotchkis. Znajdowały się w pokrowcach i były zakonserwowane, Francuzi nie wiedzieli jeszcze co to jest wojna błyskawiczna, nie wiedzieli jeszcze, że w tej wojnie trzeba mieć się zawsze na baczności i broń zawsze mieć gotową do strzału.

Uciekać nie mogłem, byłem Polakiem jedynym śród Francuzów. Nagle złość mnie ogarnęła na bezczelność Niemców i na niedbalstwo Francuzów. Pobiegłem szybko do samochodu, na którym były karabiny maszynowe. Szybko wydostałem jeden z pokrowca, szybko zmontowałem go wraz z podstawą. Wydostałem z samochodu dwie skrzynki amunicji.

Na lewo od szosy ciągnęło się zorane pole, wielkości około dwóch hektarów. Nie było na nim ani jednego krzaczka, ani innej jakiejś osłony, było natomiast doskonałe pole obstrzału dla mego karabinu maszynowego, który trzymałem już w ręku, odczuwając przyjemny chłód stali.

Pobiegłem w pole i w odległości około 100 mtr. ustawiłem karabin maszynowy, który w międzyczasie musiałem jeszcze oczyścić, choć pobieżnie, ze smarów konserwujących.

Ledwie ustawiłem Hotchkis'a i dobrze się usadowiłem, ładując taśmę z nabojami, gdy Heinkle nadleciały ponownie na tej samej wysokości. Od pierwszego ataku upłynęło chyba około 3 minut. Samolot prowadzący leciał wprost na mnie . Wycelowałem na zwykłą muszkę i oddałem serię do samolotu. Hotchkis zaciął się. Zacięcie w mgnieniu oka usunąłem, samoloty w tym czasie przeleciały nade mną.

Strzelcy niemieccy strzelali do samochodów i do mnie. Widziałem jak świetlne pociski wrywały się w ziemię tuż koło mnie. Na strach nie było czasu. Gdy samoloty przeleciały nade mną, zrobiłem zwrot w tył i zacząłem prać za nimi z mego poczciwego Hotchkisa.

Po małej chwili, własnym oczom nie wierząc, zobaczyłem jak jeden z piątki spadał w dół, pozostałe cztery odleciały, ale jeden grat pozostał na ziemi i palił się w odległości ponad kilometr od szosy. Czterech lotników niemieckich, załoga samolotu, spłonęła w samolocie.

Po tej nierównej walce, gdy trochę ochłonąłem, zobaczyłem wokół mnie duże kretowiska na polu, które powstały od wybuchów małych bomb niemieckich. Na szosie został strzaskany przez Niemców jeszcze jeden samochód z naszej kolumny.

Całą moją robotę widział oficer francuski, który schronił się do rowu pod drzewem przy szosie. Po chwili zaczęli schodzić się Francuzi, coś gadać i poklepywać mnie po ramieniu, w tym tłoku i gwarze słyszałem tylko "*Bon Pologne.*"

Poszliśmy zobaczyć szczątki spalonego samolotu, z którego na pamiątkę zrobiłem parę zdjęć.

Po powrocie z Belgii do Francji zostałem odznaczony za czyn ten Francuskim Krzyżem Walecznych."

Półkozic

Według autentycznego opowiadania.

W marszu i bitwie

O rozbiciu frontu dowiadujemy się od przypadkowo w naszą stronę zabłąkanych piechurów. Idą w ruch telefony, i po krótkim czasie jest rozkaz ewakuacji a właściwie —ucieczki. W szaleńczym pośpiechu ładują samochody. Maszyny zapuszczone idą po kolei w górę.

Prawdziwą tragedią była za mała ilość samochodów. Chcąc mniej więcej dokładnie wszystko załadować, nasze wozy musiałyby co najmniej trzy razy zawrócić. Pierwszy transport gotowy. Padły ostatnie rozkazy. Ruszyli. Zostało nas ponad dwudziestu ochotników, w większości rezerwiści, jako osłona lotniska. Mamy czekać na powrót wysłanych samochodów.

Czekaliśmy razem, siedząc w leju, oparci plecami o cekaemy. Był wieczór tak piękny, jak piękny był ten wrzesień.

Z za lasu, od głównej drogi słychać było szczęk i stuki idących samochodów, czy pancernej kolumny—może naszej, a może . . . niemieckiej? . . . Lśniły nad nami gwiazdy, myśli były przy bliskich.

Samochodów nie było.

Zmieniono nas; poszliśmy do dworku, którego właściciele byli już daleko, a żegnając nas pozostawili do naszej dyspozycji nie tylko budynek, ale i nieźle "wyekwipowaną" śpiżarnię.

Porucznik podbiegł do telefonu, tej ostatniej nici wiążącej nas jeszcze ze światem. Dolatywały mnie strzępy rwanej, gorączkowej rozmowy z kimś zawieszonym daleko, przy tamtym końcu drutu—

Rozejrzałem się wokoło i zdecydowałem. O świcie a może wcześniej będę się bił lub zmykał. W jednym i drugim wypadku należy być wyspanym. Odnalazłem sypialnię i na stosie pościeli, usnąłem myśląc . . . o bliskich.

Obudził mnie huk strzałów i gwałtowne szarpnięcie. "Zaczęło się" — pomyślałem, wybiegając na dziedziniec. W słabym świetle zbliżającego się świtu, ujrzałem tuż za parkanem ciemne sylwetki wozów manewrujących przy drodze. Co moment szły od nich ku nam ogniste błyski strzałów. Przyklęknąłem i kilkakrotnie strzeliłem w ciemność z "Visa."

Głośny krzyk: "Jezus Maria" powstrzymał strzelaninę. Wkrótce się wyjaśniło, że były to polskie wozy, co prawda nie nasze a przygodnie wysłane, które jadąc nie były pewne czy w owym dworku są już Niemcy, czy "jeszcze" my jesteśmy. I kiedy czujny posterunek powitał ich strzałem odpowiedzieli tak samo.

Rozpoczęło się gwałtowne, pośpieszne ładowanie. My z trzema cekaemami ustawicznie zmienialiśmy stanowiska, aby w razie czego osłaniać ładujących.

Nagle z wioski będącej opodal doszedł trzask karabinów i przeraźliwe krzyki: "kawaleria niemiecka." Po chwili zaczęli wybiegać pojedyńczy ludzie i pędzić w stronę lasu. Powstał, zresztą zupełnie zrozumiały zamęt, podczas którego wozy w szalonym tempie zdążyły odjechać.

Zostało nas dwudziestu. . . .

Padły głuche przekleństwa. Przez pole lotniska biegł ku nam również pozostawiony porucznik.

Po krótkiej, okrzykami przerywanej dyskusji zapadła decyzja. Palić i niszczyć wszystko, a potem na południe.

Mknęliśmy w dwuch kolumnach, pozostawiając za sobą olbrzymie słupy ciemnego dymu wlokące się ku niebu. Dochodził nas huk eksplodujących bomb, czy też benzyny. . . .

Wciąż przyśpieszając marszu, wypadliśmy w boczną drogę, którą szły resztki wojskowego taboru przemieszane z cywilnymi wozami uchodźców.

Przecinamy polami i znów wpadamy już w niewielkie gromadki uciekinierów, idących w większości pieszo. Część z nas nie przywykła do tak forsownych marszów—"puchnie" i ustaje. Porucznik podciąga, jak może. . . . Idziemy powoli, na skutek zmęczenia obojętniejąc na wszystko.

Wreszcie zbliżamy się do punktu, który ma być naszym "wyjściem w bezpieczeństwo." Już widać owe zbawcze skrzyżowanie drogi, poza którą. . . . Jakby nam sił przybyło zwiększamy tempo i nagle z pobliskich zarośli witają nas wystrzały. Bez słowa komendy jak najlepsza na świecie piechota robimy-padnij, tworząc lekko w półkole zgiętą tyralierę. Strzały są co raz gęstsze Jesteśmy zdezorientowani. A może przez pomyłkę strzelają Polacy?

Szybka wymiana zdań, podawanych z jednego do drugiego końca tyraliery. Wreszcie ustalamy, że przed nami jest oddział niemiecki. Zaczynamy im odpowiadać pojedyńczym ogniem. Przydały się pozbierane po drodze karabiny i amunicja. W międzyczasie prowadzimy ze sobą ożywioną konwersację. Co tu począć? Iść na przód nie można, a za nami przeklęta zmora—kawaleria niemiecka.

. . . W końcu zapada decyzja— otworzyć drogę siłą.

Będąc na prawym skrzydle tyraliery, widzę leżących opodal kolegów, niemal że jednocześnie sięgających po bagnety, jak gdyby rozkaz dotarł do nich drogą jakiejś sugestii. Podciągam się ku górze i nakładam bagnet na broń.

Wpatruję się w zarośla, a w mózgu co raz silniej ustala się świadomość, że już, już za chwilę.

Z murawy podrywają się schylone postacie i z przeraźliwym wyciem mkną ku dymom wystrzałów. Pryskają grudy ziemi podrzucane kulami. Lotnicy—idą na bagnety.

Odległość maleje. Pęd, świst wiatru w uszach . . . nieludzkie kłucie w piersiach . . . krew uderza do głowy. . . .

Blisko-już całkiem blisko. Widać już rozszerzone z przerażenia oczy podnoszących się wrogów.

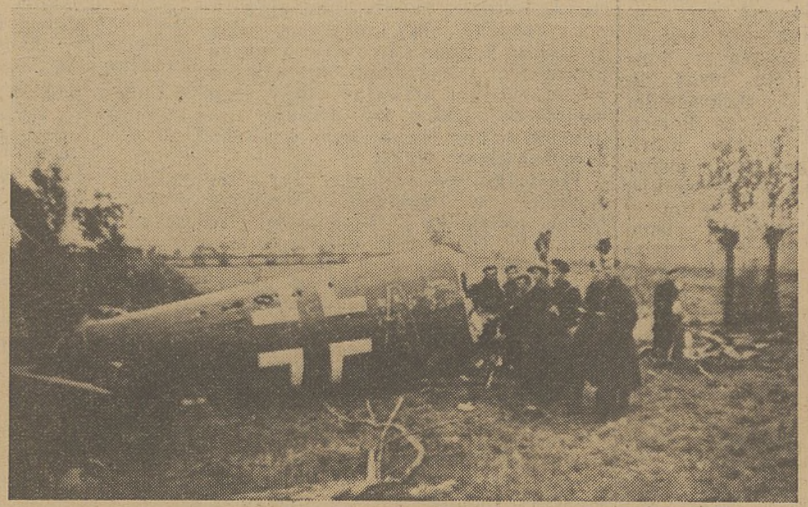
Jeszcze ostatnie, szaleńcze, przeokropne "urra."

Błysk broni . . . Zderzenie.

. . . .

Jak było—nie pamiętam. Droga była otfarta.

Wł. Ki.



Bombowiec niemiecki strącony przez polskiego machanika w Belgii

Jak robimy lotniczą gazetkę

Żeby mogła wychodzić gazetka, potrzeba dwóch rzeczy zasadniczych: papieru i tematów. Papieru dostarczają Anglicy. Czasem dobry, czasem nie. Tematów dostarczają Polacy. Czasem tematy propagandowe, a czasem też nie!

Rano każdemu chce się spać, więc jest zły i skłonny do dyskusji politycznych. W redakcji mamy ludzi o piętrowych nazwiskach legionowych i antylegionowych. Reszta przypomina modny za czasów mojej babci cocktail, który robiono z likieru czerwonego, białego i fioletowego. Taki cocktail—przekładaniec. Po tym cocktail'u z reguły bolał żołądek. U nas w redakcji też bywają chwile rozwolnienia namiętności.

Wtedy mówi się sobie prawdę. Fiolet, biel i czerwień—mienią się tęczowymi blaskami, a piętrowi grzmią na nutę "pierwszej brygady" lub też "hymnu młodych."

Po krótkiej burzy następuje wyjaśnienie. Po prostu tym wszystkim piorunom chmur burzowych nie staje. Rozegnała je wichura. To wszystko tylko dawne przyzwyczajenie.

Więc następuje wyjaśnienie i bierzemy się do pisania. Piszących jest trzech: pierwszy pisze bezładnie, drugi metafizycznie, trzeci złośliwie.

Wszystko to idzie najpierw na maszynę, a później do cenzora. Cenzor z zawodu prawnik z Katolickiego Uniwersytetu w Lublinie, wyławia rzeczy bezprawne, złośliwe i sprośne, poczem materiał ulega przeróbce i w formie możliwie strawnej przechodzi na powielaczowe wałki.

Powielacz funkcjonuje, lub nie. Obowiązki piorunochronu pełni rolę względy techniczne więc: primo, *czy jest dobra farba,* secundo, *czy jest dobry papier,* tertio, *czy machina chce działać.*

Powielacz należy do roboty brudnej, dlatego Kolega dyrektor techniczny ma powalane palce i spogląda z podełba na czystorączkich redaktorów.

Do tego wszystkiego dochodzi jeszcze "opracowanie graficzne." Jest to trochę artysta a trochę poeta, więc do redakcji z reguły nie zachodzi, mając własne wielkoduche ścieżki gwiazdowe.

Bogaty materiał redakcyjny nadsyła teren. Więc wiersze, wspomnienia, artykuły polityczne, no i jak zwykle, czasem ktoś pochwali, a czasem—zwymyśla. Artykuły z terenu są czasem bardzo ciekawe (i wtedy nie nadają się do wydrukowania), wiersze niekiedy dobre, komplementy, przyjemne, a wymyślania do kosza.

Nad redakcją stoi Olimp. Olimp jak każdy Olimp jest przeważnie chmurny i ma dużo bogów, co jest główną przyczyną, że pismo robi bokami. Każdy z tych bogów ma swoją piętę Achillesową i jest wrażliwy na atrybucje istot nadczłowieczych.

Zeus, znaczy lokalny szef bogów pomniejszych, jest z reguły pobłażliwy, choć czasem ciska piorunami, które są nieszkodliwe, bo w redakcji mieści się piorunochron. Obowiązki piorunochronu pełni, Ten—z Katolickiego Uniwersytetu (którego przez 4-lata uczono pokory).

Nie chcąc "Polski Walczącej" narażać na burzę, zachowuję nasze "tajemnice redakcyjne" do chwili, w której znajdą one schronienie —w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.

Stanisław Szarzyński



rysował Jerzy Faczyński

Przegląd polityczny

Marzec, według twierdzenia prasy niemieckiej, miesiąc Hitlera—miał przynieść "zasadnicze rozstrzygnięcia." Tymczasem przyniósł bardzo poważne niepowodzenia i nawet klęski, zarówno wojenne, jak polityczne. Po zajęciu połowy włoskiej Afryki Północnej przyszła kolej na włoskie posiadłości w Afryce Środkowo-Wschodniej oraz na Abisynię. Wojska Il Duce zostały wyparte z Somali. W Erytrei padł Keren, bardzo poważnie zagrożone są Asmara i Massaua, wielki port nad Morzem Czerwonym. W Abisynii zajęli Anglicy Harrar i docierają pod samą Addis Abebę, stolicę Etiopii. Położenie armii włoskiej jest rozpaczliwe, albowiem ciemiężony kraj rozgorzał powstaniem i górale abisyńscy wyrzynają wojska faszystowskie w pień. Na domiar złego flota włoska, która miała za zadanie umożliwić transporty niemieckie do Trypolisu—została pobita i to bardzo dotkliwie.

Okazuje się jeszcze raz w historii świata *na jak kruchych podstawach spoczywają wszelkie dyktatury*. Włochy faszystowskie, ich ustrój, ich rzekoma spoistość i na wskróś samolubna ideologia—były przykładem, na którym wzorowali się lub chcieli wzorować różni kandydaci na Benitów. Ileż to ram papieru psuto niepotrzebnie, pisząc o "nowym rzymskim imperium," o "odrodzeniu," "przeistoczeniu" i "klasycznym przykładzie" faszystowskiej Italii. Wyprawa absisyńska—owo słynne mordowanie bezbronnych wobec tanków i gazów, żołnierzy Negusa — rozreklamowano na cały świat, jako dowód niezwykłej "siły ducha" i potęgi militarnej Mussoliniego. Tymczasem dzisiaj nie ulega już najmniejszej wątpliwości, że gdyby nie małoduszność i kręte drogi nieszczęsnego ministra spraw zagranicznych Francji, Lavala—*wystarczyło by silniejsze uderzenie pięścią w stół w 1935 roku w Genewie, aby ocalić i prestiż Ligi Narodów i bezpieczeństwo Europy*. Wojna w Albanii, wojna w Afryce i na Morzu Śródziemnym wykazuje, do jakiego stopnia była zakłamana, niepopularna w społeczeństwie i słaba—cała ta ideologia czarnych koszul, w której niewyrobione umysły chciały już widzieć nową ewangelię nacjonalizmu.

W zwycięstwach brytyjskich nad Włochami trudno dopatrywać się jedynie drugorzędnego znaczenia. Niewątpliwie, walka toczy się przede wszystkim o Atlantyk, ale opanowanie Morza Środziemnego, niedopuszczenie nieprzyjaciela nad Kanał Sueski, obrona Egiptu a co za tym idzie całego Bliskiego Wschodu wraz z ogromnymi złożami pól naftowych w Mossulu, stanowi bardzo poważny wkład brytyjski w konstrukcję planu ostatecznego sukcesu. Niemcy i Włochy faszystowskie są dzisiaj jednym, wrogim całemu światu organizmem—a niepowodzenia Il Duce biją i to bezpośrednio w Hitlera, nazizm, całą Trzecią Rzeszę.

Klęski wojenne osi idą w parze z ogromnymi porażkami dyplomatycznymi. Podstępem i piątą kolumną zdołał Führer opanować Rumunię i Bułgarię. Wpływy niemieckie zaznaczały się bardzo silnie również w kierowniczych kołach jugosłowiańskich. Otoczono ten kraj z trzech stron. Blisko 80% granicy jugosłowiańskiej — jest granicą wroga. I wreszcie doprowadzono rząd belgradzki do kapitulacji. Ministrowie księcia regenta Pawła podpisali w Wiedniu przystąpienie do osi.

Rząd zdradził interesy kraju i wolności, *ale naród okazał się godny swych najlepszych tradycyj*. W ciągu jednego dnia aresztowano słabych czy też nawet przekupnych ministrów i przepędzono regenta. Na tron wstąpił młody, 17 lat liczący król, Piotr II. Poseł niemiecki opuścił Belgrad. W ślad za nim opuszczają kraj Niemcy i Włosi, piąta kolumna, która przez długie lata zatruwała życie i politykę Jugosławii a w końcowych dniach marca gotowała się ostentacyjnie do objęcia rządów. We wszystkich miastach jugosłowiańskich odbywają się manifestacje przeciwniemieckie. *Po Polsce jest to drugi kraj słowiański, który nie wahał się podjąć niemieckiej rękawicy*. Wielki i dzielny naród ocalił swój honor i wolność -a kto wie, może i wolność wszystkich ludów słowiańskich. *W tej wojnie psychologicznej jest to ogromne zwycięstwo moralne, którego wpływ może być rozstrzygający, bez względu nawet na ciężką sytuację strategiczną, w której Jugosławia się znajduje.*

Drugim poważnym zwycięstwem polityczynym, jest interwencja Stanów Zjednoczonych. Pisaliśmy już kilkakotnie na tym miejscu, że Ameryka jest właściwie w stanie wojny z Niemcami. Ustawę o pomocy dla Wielkiej Brytanii i demokracyj europejskich, wciela się w czyn. Co więcej. Prezydent Roosevelt sprecyzował swój pogląd na cele wojny, jako wspólne cele brytyjsko-amerykańskie. W ostatnim przemówieniu w Waszyngtonie Prezydent Roosevelt podkreślił z całym naciskiem, że "*wojna musi być wygrana całkowicie,*" że "*idee demokratyczne muszą stać się podstawą ustroju świata*" *i że* "*nie ma i nie może być mowy o jakimś połowicznym załatwieniu strasznego konfliktu wolności z tyranią.*"

Niesłychanie ważne oświadczenie. Wojna rozpoczęta najazdem na Polskę jest walką dwóch światów, dwóch idei—ta walka na śmierć i życie nie może zakończyć się jakimś pokojem kompromisowym. *Zło musi być zniszczone i wyrwane z korzeniami, sprawiedliwości musi się stać za dość.* Wolność, będąca świętym prawem zarówno każdego poszczególnego człowieka, jak i całych narodów—musi być przywrócona. Stany Zjednoczone, największa potęga gospodarcza świata, rzucą na szalę zmagań o nowe, lepsze jutro ludzkości wszystkie swe siły.

A są to siły olbrzymie. Stany Zjednoczone posiadają 83% wszystkiego złota, poza tym przemysł większy i lepiej rozbudowany, aniżeli przemysł całej Europy. Gdy zajdzie potrzeba Ameryka może z łatwością podwoić i potroić ilość brytyjskich łodzi podwodnych, torpedowców i kontrtorpedowców. Może uzupełnić tysiącami samolotów najnowszego typu lotnictwo brytyjskie. Wreszcie, gdyby zaszła potrzeba, może wystawić dziesięciomilionową, doskonale uzbrojoną i świetnie zmotoryzowaną armię lądową.

Stany Zjednoczone, stawiając do dyspozycji Wielkiej Brytanii wszystkie swe zasoby gospodarcze—weszły w krąg interesów Zjednoczonego Królestwa i przez to znalazły się po stronie wszystkich przeciwników Trzeciej Rzeszy. Nie ulega wątpliwości, że jest to tylko poprzedzeniem chwili, kiedy z armat statków amerykańskich, konwojujących transporty do Wielkiej Brytanii, zagrzmią działa, skierowane przeciwko niemieckim samolotom lub łodziom podwodnym. Chwila ta może nadejść wcześniej, aniżeli się przypuszcza.

tk.

Z prasy żołnierskiej

Czytając w kraju, już w czasie okupacji niemieckiej doskonałą monografię dziejów prasy francuskiego historyka Weilla "Le Journal," często uświadamiałem sobie, jak niepełny i fragmentaryczny daje ona obraz rozwoju prasy polskiej. Nasza własna to zresztą była wina i zaniedbanie, gdyż mało stosunkowo mieliśmy prac z tego zakresu. Rodziła się wówczas prasa podziemna, jakże typowa i charakterystyczna dla wielu okresów naszej historii. Myślałem sobie wtedy, że przyszły historyk temu właśnie działowi polskiej prasy będzie musiał kiedyś poświęcić specjalną uwagę, że, kto wie, czy to ona właśnie nie będzie stanowić naszego odrębnego, własnego wkładu do dziejów prasy światowej.

Gdy dziś przypatruję się niektórym kioskom gazeciarskim w Londynie, widzę, że jakiś przyszły Weill będzie musiał całkiem nowy rozdział poświęcić tej niespodziewanej, a już tak obfitej fali różnojęzycznej prasy emigranckiej, jaka się tu teraz na ziemi angielskiej rozkrzewiła. Zanotuje on pewnie, że to Polacy dali początek tej prasie, która dziś ma nie tylko swe pisma francuskie, belgijskie, holenderskie, norweskie, czeskie, ale nawet i taki unikat, jak ostatnio—pismo niemieckie. Wśród tej prasy dział odrębny, ciekawy nie tylko dla historyka prasy, ale bardziej jeszcze może dla historyka wojskowości, stanowi prasa żołnierska.

Podreślając tu jej ważność jako dokumentu historycznego dążeń, wysiłków i nastrojów wojska, daleki jestem od jej przeceniania. Myślę zresztą, że od tego przeceniania wolni są zarówno jej twórcy, jak i czytelnicy. Nie można bowiem przecież serio brać wywodów jednego z naszych publicystów, który twierdził, że ona swą bujnością przypomina publicystykę Sejmu Czteroletniego, czy czasów reformacji. . . Takie efekciarstwo ikacowe zbyt trąci grubym przypodchlebianiem się wojsku. Sadzę też, że takie "zaiwanianie" w wojsku jest należycie oceniane. Gdyby zaś znów sąd tego rodzaju był rzeczywiście w intencji serio wypowiedziany, byłby dowodem, że za błyskotliwością fajerwerków dziennikarskich, mających olśnić mało krytycznego czytelnika, tai się duże tandeciarstwo myślowe. Nie, ta prasa żołnierska nie przypomina w niczym ani wielkiej literatury politycznej wieku XVIII, ani tym bardziej nie jest spowinowacona w niczym z bujnym rozpędem publicystyki religijnej w XVI wieku.

Redaktorom i czytelnikom tej prasy ani w głowie pewno takie ambicje nie powstały. Oni chcą po prostu wyjaśniać i tłumaczyć cały co raz bardziej zawiły splot zjawisk politycznych, jaki niesie ze sobą dzisiejsza wojna. Chcą dawać wyraz przeżyciom i dążeniom, nurtującym wśród wojska, utrwalać etapy jego wędrówek. Albo też usiłują mu przyjść z pomocą w jego troskach samokształceniowych.

Wszystkie te zadania stara się spełniać w zakresie lotniczym pismo codzienne "Wiadomości ze Świata." Obchodziło ono niedawno swój jubileusz. Jest to bowiem najstarsze pismo polskie na terenie Anglii: powstało 15. marca 1940 w obozie lotnictwa polskiego. Słusznie stwierdza autor jednego z artykułów numeru jubileuszowego, że w ciągu tego roku "tom historii przewalił się przez powielaczowe szpalty."

Ale od numeru jubileuszowego, trochę może zbyt ogólnikowego, bardziej podobał mi się niedawny ładnie skomponowany numer specjalny, poświęcony książce. Ten numer pod hasłem "Książka i Karabin" ma wartość podwójną. Dla przyszłości będzie on dokumentem zainteresowań lotników, ich głodu książki polskiej, ich rwania się ku poznaniu dziejów i teraźniejszości Anglii. Artykuł wstępny nawiązuje pod tym względem trafnie do tego momentu przeszłości historycznej naszego wojska, kiedy to w legionach Dąbrowskiego powstały żywe zainteresownia umysłowe, tak mistrzowsko scharakteryzowane w ostatnich powieściach Berenta. Dla teraźniejszości ma duży walor użytkowy.

Praktycznie numer tworzy rodzaj rozumowanej bibliografii, zestawiając tytuły, ceny i krótkie objaśnienia wartości książek, podręczników do nauki języka angielskiego, łatwych czytanek, słowników itp. Zawiera dalej wykaz książek w języku polskim dla bibiotek polskich, książek o Polsce dla bibliotek angielskich, książek pomocniczych dla tłumaczy.

Całość jest pięknym przejawem zamiłowań czytelniczych naszych lotników, ujmującym objawem ich kultu książki. Jak sięga on daleko, jak wzruszające przybiera formy, o tym najlepiej świadczy utworzenie przez lotników księgarni przy Polish Depot R.A.F. Sprzedała ona dla wojska dotąd książek o wartości przeszło 2000 funtów. Zysk zaś został przekazany na cele opieki nad żołnierzem, między innymi na świetlicę polską dla lotników w mieście, które jest ośrodkiem polskiego lotnictwa. Historia polskiego księgarstwa wzbogaciła się napewno o jedyny w swoim rodzaju przykład.

Adam Ordęga

Przygoda Felka Czarno-Brygadzisty w Londynie



1. —Byczo tu jest w tym Londynie, nie można nic powiedzieć. I miasto fajne i dziewczynki też. . . .

2. —Jaka cholera—alarm przeciwlotniczy?! Ani chybi dranie Szwaby z "kuferkami" lecą.

3. —Cywile nie wieją, to cóż dopiero wojacy! Ale "melonik" na wszelki wypadek należy wdziać.



4. —Ho, ho, Szwaby zaczynają pieprzyć i to zdrowo. Ano, to ja se cyk do wodociągu i niech mi . . .

5. (Głos spod ziemi:)—Żeby was jasny gwint! . . . Ani chybi, że ten "souvenir" dla mnie się patrzył!

6. —Ze mną grajka nie chwyci! Sam "oberluftbandyta" Gering byłby ze mną przegrany. "Cherio!"

opowiedział i rysował Józef Stojek

SPIS RZECZY:

WYDAJE BIURO PROPAGANDY I OŚWIATY
Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel., HOLborn 7600. V-e piętro.
Redaktor przyjmuje w soboty od godziny 11-ej-13-ej.
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Warunki prenumeraty: Miesięcznie z przesyłką pocztową—sh.1. Kwartalnie z przesyłką pocztową—sh.3. Należność prosimy wpłacać przekazem pocztowym (Postal Order) pod adresem Administracji.

Ceny ogłoszeń: Pierwsza strona—1 cal przez jeden łam—sh.13 4d. Pozostałe strony—1 cal przez jeden łam—sh.6 4d. Drobne ogłoszenia—1 cal przez jeden łam—sh.5, pół cala przez 1 łam—sh.2 6d.

Adres Administracji (Business Offices): 5, Portugal Street, W.C.2. Tel., HOLborn 7600. I-e piętro. Adres Agenta dla ogłoszeń angielskich (Advertisement Offices) 415, Oxford Street, W.1. Tel., MAYfair 4973.

Printed for the "Polska Walcząca," by St. Clements Press (1940), Ltd., Portugal St., W.C.2.